Nr 14

# ZA KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK DRUGI | Warszawa, | 15—31 sierpnia 1949 | CENA 25 ZŁ

W NUMERZE:

● »ZIS - 150«

● KIEROWNICA

● DBAJMY O TŁUMIK

● RACJONALNE UŻYWANIE SAMOCHODU

## Przykra seria uszkodzeń i wypadków w

# GRAND - PRIX POLSKI

### Jerzy Mieloch zdobywa Wielką Nagrodę

Wiele niespodzianek przyniósł rozegrany w Poznaniu wyścig o Wielką Nagrodę Polski. Seria uszkodzeń zadecydowała o jego przebiegu. Doskonały zawodnik czechosłowacki Antonin Vitvar (SZ Nova Paka) uległ wypadkowi na 12 okrążeniu. Zdobywca zeszłorocznego Grand Prix, Vaclav Bubenicek (SZ Praga) uszkodził sobie lewarek do skrzynki biegów i dopiero po naprawieniu mógł jechać dalej. Najlepszy z Polaków Andrzej Żymirski złapał poprostu „gwoździa" i musiał wycofać się w 10 okrążeniu. To samo spotkało doskonale jadącego krakowianina M. Koprowskiego. W. Markowski uszkodził w swym Nortonie komorę pływakową, a bieg kończył po za konkursem na Triumphie 500.

W klasie 350-tek obeszło się bez tylu niespodzianek. Na Nortonie wspaniale pojechał St. Brun nie oddając nawet na chwilę prowadzenia ani doskonałemu Czechowi Zdenkovi Kost na Nortonie, ani J. Jankowskiemu, który w przystępie dobrej formy swego Nortona (z silnikiem NSU!) dochodził chwilami czołówkę. Nie zawiódł nadziei drugi Krakowiak, Bębenek i na nowootrzymanym Nortonie nawiązał równorzędną walkę z Kostem.

W kat. 250-tek w wyścigu na 5 okrążeń zwyciężył Milewski na NSU. Tu jednak brak maszyn wyczynowych nie dał emocjonującego przebiegu wyścigu. Wyniki w poszczególnych kat. przedstawiają się następująco:

Kat. 500 ccm: 1) Mieloch (Gwardia Poznań) 1.20.59.1; 2) Dabrowski (KM Ogniwo W-wa) 1.21.47.0; 3) Bubenicek (SZ Praga) 1.23.01.6.

Kat. 350 ccm: 1) Brun St. (PKM Ogniwo W-wa) 1.23.02,6; 2) Kost Zdenek (SZ Praga) 1.24.30.8; 3) Bębenek (Związkowiec Kraków) 1.26.43.3.

Kat. 250 ccm: 1) Milewski (Unia Poznań) 26.40.2 2) Wyporek (PKM Ogniwo W-wa) 26.45.3; 3) Antkowiak (S Stal Poznań) 27.13.2.

Trasa 500-tek i 350-tek wynosiła 20 okrążeń tj. 159,7 km, natomiast trasa 250-tek wynosiła 5 okrążeń tj. 39.925 km. (strz).



Jerzy Mieloch

## REORGANIZACJA PAŃSTWOWYCH PRZEDSIĘBIORSTW SAMOCHODOWYCH

**Nowe formy gospodarki transportem samochodowym ustalił Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów, reorganizując obecny układ państwowych przedsiębiorstw transportowo-spedycyjnych.**

**Dotychczas bowiem mieliśmy uprawnione do zarobkowego przewozu na terenie kraju aż trzy główne przedsiębiorstwa samochodowe (PKS, Hartwig, Spedytor). Stwarzało to niestety często niedostateczne wykorzystanie taboru ze względu na różnorodność ośrodków dyspozycyjnych. W ekspedycji towarowej t. zw: luźne przebiegi nie należały do rzadkości. Jeżeli do tego dodać poważne wkłady inwestycyjne poszczególnych przedsiębiorstw (konserwacja wozów, garażowanie, administracja), które równocześnie budowały te same kosztowne stacje obsługi i garaże, to taki stan rzeczy mógł doprowadzić do marnotrawstwa.**

**Dlatego założeniem nowej formy gospodarki ma być jednoplanowość, którą może zapewnić tylko stworzenie jednego dużego państwowego przedsiębiorstwa samochodowo-przewozowego. Tak więc na terenie kraju działać będzie jedynie przedsiębiorstwo powstałe z połączenia Państwowej Komunikacji Samochdowej i przedsiębiorstwa „Spedytor". Natomiast PP „Harwig" pozostanie wyłącznie dla obsługi w ekspedycji międzynarodowej.**

Rozrost nowego scalonego przedsiębiorstwa zapewni nam lepsze obsłużenie najodleglejszych nawet okolic przez komunikację samochodową. Na planowym zaś wykorzystaniu taboru skorzysta jednocześnie każdy wóz, któremu można będzie poświęcić więcej dbałości o jego stan, zapewnić mu właściwa konserwację, co pozwoli na przedłużenie okresu używalności samochodów.

## Nowi przodownicy pracy w PKS

Współzawodnictwo pracy w Państwowej Komunikacji Samochodowej ma już swoje tradycje. Przeprowadzane od początku bieżącego roku dało pomyślne wyniki na polu oszczędności i racjonalizacji, przynosząc przedsiębiorstwu dodatkowo wygospodarowane wartości. Wszystkim nam są znane nazwiska dotychczasowych przodowników pracy w pierwszym i drugim etapie.

Obecnie Stołeczna Stacja PKS (towarowa) zakończyła swój trzeci etap, w którym na czoło wysunęli się kierowcy: Walenty Katana, Bogusław Kowalski, Zenon Szymczak, Stanisław Dolecki i Eugeniusz Giering. Wszyscy oni zaoszczędzili poważne ilości paliwa. I tak kolega Katana jeżdżąc na 10-ton samochodzie SPA zaoszczędził 659 l., Dolecki 532 l., Giering 540 l.

Wśród racjonalizatorów wyróżnili się swymi osiągnięciami Franciszek Bromiński, Wacław Łubnicki i Kazimierz Tokarski — mechanicy samochodowi. Pomysłu Bromińskiego są specjalne klucze do dokręcania głowic w samochodach ciężarowych Fiat, oraz przyrząd do frezowania nakrętek. Natomiast Łubnicki i Tokarski przerobili filtr ropny przy samochodzie Fiat, zademonstrowany już w czasie krajowej narady transportowców. Filtr ten zdaje doskonale swój egzamin i jest stosowany na większości wozów.

(Sl)

## Kryzys samochodowy w Ameryce

Jak podaje nowojorski „Journal of commerce" (Dziennik Handlowy) amerykański przemysł samochodowy nie może zdobyć kapitału inwestycyjnego na budowę nowoczesnych samochodów. Od końca wojny szereg przedsiębiorstw ogłosiło plan budowania nowych samochodów. Dotychczas ani jeden z tych samochodów nie ujrzał światła dziennego. Dziennik podaje przykład, że wytwórnia „Playboy Motor Car Corporation" projektowała produkcję 12.000 małych samochodów. Aby plan swój przeprowadzić wymienione przedsiębiorstwo wypuściło 20 milionów akcji po 1 dolarze sztuka. Sprzedaż akcji się nie udała, wobec czego przedsiębiorstwo wycofało się z tego interesu, starając się obecnie uzyskać już tylko 3 miliony dolarów na drodze wypuszczonych nowych akcji.

Tak jest z szeregiem innych firm, które nie mogą uruchomić produkcji swych najwięcej nowoczesnych prototypów, bo nie mogą zdobyć na to kapitału. Dowodzi to o kryzysie w przemyśle samochodowym, skoro przy znacznym zapotrzebowaniu na nowe samochody, przemysłowcy w USA nie mogą zdobyć kapitałów na uruchomienie tej produkcji.

W.

## CZY SAMOCHOD PRZYSZŁOSCI?

**Pierwszy samochód o napędzie odrzutowym został zbudowany i wypróbowany przed miesiącem. Posiada on silnik odrzutowy, podobny do lotniczego, rozwijający ciąg około 100 kilogramów.**

**Próbne jazdy tego samochodu wykazały pewne braki które mają być usunięte w najbliższej przyszłości. Osiągnięta dotychczas prędkość szczytowa przekroczyła 300 km/godz. jednak przyspieszenie okazało się niezadowalające.**

**Największą trudność w użytkowaniu samochodu odrzutowego stanowi niebezpieczeństwo, powstające z wielkiej temperatury wylatujących z tyłu gazów odrzutowych. Trudność ta uczyni prawdopodobnie niemożliwym zastosowanie samochodu odrzutowego do powszechnego użytku i ograniczy to zastosowanie jedynie do ustanawiania rekordów szybkości.**

## ODZNACZENIA

### dla pracowników transportu i motoryzacji

W piątą rocznicę Odrodzenia Polski Ludowej wśród zasłużonych dla odbudowy i rozbudowy naszego kraju, przodujących przedstawicieli klasy robotniczej, nie zabrakło pracowników transportu i motoryzacji. Oni również zostali odznaczeni zaszczytnym Orderem Sztandaru Pracy. Dziś możemy być dumni, że ludzie ci stanęli z nami w jednym szeregu do pracy o jeszcze lepszą przyszłość kraju, który może już poszczycić się takimi osiągnięciami. Postacie przodowników transportowców będą dla nas wzorem i zachętą do dalszej wzmożonej pracy.

#### ODZNACZENI ORDEREM SZTANDARU PRACY I KLASY

**Katana Walenty** — kierowca w stołecznej stacji komunikacyjno-towarowej PKS.

**Musiał Edward** — mechanik w warsztatach głównych PKS.

**Zujew Bazyli** — kierownik wydziału modelarni Zakładów Mechanicznych „Ursus".

#### ODZNACZENI ORDEREM SZTANDARU PRACY II KLASY

**Stachowiak Jan** — kierowca na stacji PKS — Bydgoszcz.

**Koczko Tadeusz** — kierowca stacji PKS — Warszawa.

**Łopaciński Stanisław** — monter samochodowy stacji PKS — Warszawa.

**Jabłoński Andrzej** — kierowca-mechanik z warsztatów Ostrów Wlkp.

**Burchard Władysław** — monter działu podwoziowego w Zakładach Sprzętu Transportowego Nr 8 w Kaliszu.

**Kotuszewski Władysław** — brygadzista na wydziale odlewniczym Zakładów Mechanicznych „Ursus".

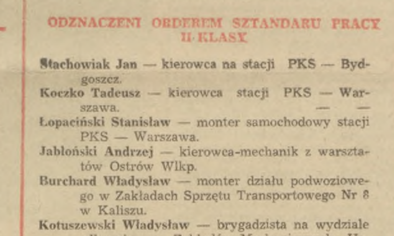
**Kwaśniewski Jan** — przodownik elektrotechnik

**Sawicki Henryk** — majster oddziału w Zakładach Sprzętu Transportowego Nr 2 w Warszawie. w Zakładach Starachowickich

## Nagroda dla konstruktorów samochodu „STAR"

Komitet Ministrów do Spraw Kultury przyznał w roku bieżącym Państwową Nagrodę Naukową II-go stopnia zespołowi naukowców i inżynierów, którzy opracowali konstrukcyjnie oraz produkcyjnie pierwszy polski samochód ciężarowy STAR-20. Nagrodę otrzymali: prof. M. Dębicki, prof. J. Werner, inż. Z. Okołów, inż. Z. Rytel i inż. Z. Gronowski.

Przyznanie tej nagrody, ustawionej po raz pierwszy przez władze Polski Ludowej, jest jeszcze jednym dowodem troski o rozwój naszej motoryzacji i ludzi dla niej pracujących.



Ciężką trasę przebywa dwa razy dziennie autobus Volvo, przewożąc pasażerów na linii Kraków—Zakopane. Jednak dzięki staraniom kierowcy, Wacława Żaka, wykona jeszcze dodatkowych 40.000 km.

# UCHWAŁY WATYKANU NIE PRZESZKODZĄ NAM w BUDOWANIU LEPSZEJ PRZYSZŁOŚCI

**— „Można być najgłębiej wierzącym katolikiem, lecz gdy się ma polskie serce i polskie sumienie, to nie można i nie wolno godzić się na antypolską, wymierzoną w nasze najżywotniejsze interesy narodowe i państwowe politykę papieża i jego dyplomatów watykańskich. Ta polityka nie ma nic wspólnego z religią. Jest tylko nadużyciem wiary i Kościoła dla celów zgoła ziemskich i przyziemnych, a zarazem wrogich interesom mas pracujących".**

Oto urywek z wypowiedzi przewodniczącego Centralnej Rady Związków Zawodowych, Aleksandra Zawadzkiego, w sprawie „uchwały" watykańskiej, grożącej ekskomuniką członkom i sympatykom organizacji roboniczych, kóra uderza w sedno zagadnienia i wyraża nie tylko poglądy, nasze, związkowców. Jest to wypowiedź wyrażająca uczucia i myśli każdego uczciwego Polaka, każdego człowieka, któremu dobro naszej Ojczyzny leży naprawde na sercu.

•

Do czego bowiem zmierza groźba Kongregacji watykańskiej. Zmierza w pierwszym rzędzie do rozbicia ruchu robotniczo- chłopskiego zarówno w Polsce, jak i w innych krajach Watykan zdaje sobie sprawę, że w szeregach współczesnego ruchu robotniczego zorganizowane są miliony robotników, których poważna część jest wierząca. Watykan zdaje sobie również sprawę ze znaczenia sojuszu robotniczo-chłopskiego, z tego, że podstawą zwycięskiej siły ruchu robotniczego jest jego współpraca z ruchem chłopskim, w którym t. . wielu jest wierzących. Groźby Watykanu mają więc na celu wprowadzenie rozdźwięków i wahań do szeregów klasy robotniczej oraz wbicie klina pomiędzy robotników i chłopów.

Jeśli uświadomimy sobie, że współczesny ruch robotniczo-chłopski, rosnący dziś na sile we wszystkich krajach świata, jest najpotężniejszą zaporą przeciwko planom podżegaczy wojennych, to pojmujemy, komu służą groźby Watykanu. Zrozumiemy również, dlaczego dlaczego nienawistny stał sie Watykanowi lud polski, pobożny w swej większości, ale budujący obok innych ludów demokratycznych pokój i socjalizm. Zrozumiemy jednocześnie dlaczego bliski stał się papieżowi baptysta, a więc, z chrześcijańskiego punktu widzenia, „heretyk", prezydent Truman; dlaczego najmilsze sercu Piusa XII stały się te koła niemieckie, którę dążą do odwetu, do zaboru ziem polskich, do nowej wojny.

•

Nie ulega wątpliwości, że groźby Kongregacji watykańskiej wywołać muszą rozterkę w sumieniu wielu katolików w naszym kraju Ale jakże się myli Watykan i jego bezkrytyczni słudzy, wśród hierarchi kościelnej w Polsce, jeśli liczą na to, że rozterka ta może przybrać charakter antyludowy, antypolski. W sumieniu wierzącego Polaka, w każdym polskim sercu groźby Watykanu wywołują jedynie głębokie poczucie krzywdy i niesprawiedliwości, wywołują jedynie uczucie kategorycznego protestu przeciwko brutalnemu pogwałceniu wierzeń religijnych przez Kongregację.

Jakie przestępstwo wobec wiary popełniam — tak pytają dziś wierzący robotnicy, chłopi, inteligenci polscy — kiedy odbudowuję w ciężkim trudzie zniszczony kraj, kiedy przykładam dłoń do naprawienia wiekowych krzywd ludu polskiego, kiedy pomagam budować piękną i szczęśliwą przyszłość swojej ojczyzny, która nareszcie stała się ojczyzną ludzi pracy? Cóż różni mnie — pyta dalej wierzący Polak — od tych towarzyszy pracy, którzy nie chodzą wprawdzie jak ja w niedzielę do kościoła, ale wraz ze mną pracują uczciwie i tak ja myślą o tym, by Polska była potężna, niezależna, sprawiedliwa?

Rozterka, którą w sumieniu wierzącego Polaka wywołały groźby watykańskie, skierowana jest ostrzem swoim przeciwko tym groźbom. Nie mogło i nie może być inaczej. Tylko ludzie pozbawieni uczuć narodowych, tylko kosmopolityczni wasale Waszyngtonu mogli liczyć na to, że jakkolwiek uczciwy Polak, mając do wyboru pomiędzy Polską a Państwem Watykańskim, pomiędzy dobrem swojej Ojczyzny i swojego narodu a interesami amerykańskich bankierów — wybierze to ostatnie.

•

Ludzie z nad Wisły i Odry pragną, by głos znad Tybru rozbrzmiewał hasłami pokoju i nadziei na lepszą przyszłość ludzkości. Jeśli jednak rozbrzmiewa stamtąd głos odwetu wojennego, głos walk religijnych, głos rozbicia i anarchii — to nie jest to głos autorytetu wiary, lecz głos reakcyjnego polityka, głos antypolski. Uczciwi ludzie w Polsce, miliony wierzących w Polsce — odwracają się od tego głosu.

# W Poznańskim PKS-ie

### HAMOWNIA NAJWIĘKSZĄ CHLUBĄ WARSZTATÓW

O kilka zaledwie minut drogi od dworca mieszczą się „Okręgowego Warsztaty PKS-u". Tutaj to autobusy i samochody ciężarowe tego przedsiębiorstwa przechodzą na podstawie planu miesięcznego remonty. Warsztaty przeprwadzają główne i wozi.

Przew. Rady Zakładowej — Józef Jakubiak i kierownik techniczny Kazimierz Korbik oprowadzają nas po warsztatach, średnie naprawy silników, podwozi i nadz dumą pokazując cały szereg ulepszeń i inowacji. We własnym zakresie wykonali pracownicy warsztatowi PKS-u wytaczarkę panewek i wałów korbowych.

Największą jednak ich chlubą jest zbudowana w ramach czynu pierwszomajowego hamownia dla silników do 150 KM. Powstała ona z bezużytecznych już, zdawałoby się, części. Dzięki temu koszt ogólny wykonania wynosi 600 tys. zł, a nie 1 mil., jak przewidywał kosztorys. Zastosowano przy niej cały szereg ulepszeń, jak np. uruchamianie silnika samochodowego za pomocą motoru elektrycznego, co daje bardzo poważne oszczędności.

Drugie poważne osiągnięcie pracowników „Okręgowych Warsztatów PKS-u w Poznaniu" — to docieralnia silników na zimno. Każdy silnik pracuje tutaj przez pewien czas na gazie świetlnym, a ostatnie godziny na benzynie. Specjalne tłumiki, oraz rura wydechowa uzupełniają to urządzenie.

Poza wykonanymi tu pracami ulepszeniowymi istnieją nowe projekty, które niewątpliwie zostaną w najbliższym czasie zrealizowane. Do nich należy suwnica w dziale silnikowym, która pozwoli zaoszczędzić wiele godzin pracy przy transportowaniu motorów. Zreorganizowany zostanie także dział silnikowy przez odpowiednie prace inwestycyjne. Z prac montowni wydzielone będą naprawy transmisji, przez co dział ten stanie się tylko miejscem montowania zespołów i ich sprawdzania. Projektuje się również przeniesienie działu obróbki metali do odpowiednich pomieszczeń, co da możliwości racjonalniejszego wykorzystania pracy i maszyn. Dodajmy jeszcze do listy tej produkcję części zamiennych dla oddziałowej składnicy technicznej, a stwierdzić możemy śmiało, że cały zespół warsztatowy pracuje dobrze, dając ogromny wkład w ogólne osiągnięcia poznańskiego PKS-u.

### PRACĘ TRZEBA POZNAĆ I ZORGANIZOWAĆ...

W wędrówce po warsztatowych halach spotykamy przodownika pracy Józefa Stróżyńskiego. Osiągnął on w marcu 161,1% zaplanowanej normy. Gdy go zagadujemy, podnosi głowę znad reparowanego silnika i z uśmiechem odpowiada na pytania.

— A no, praca nie jest wcale taka ciężka. Trzeba ją tylko poznać i odpowiednio sobie zorganizować... Silniki samochodowe to mój żywioł... — kończy Stróżyński.

Przodownikami pracy są jednak nie tylko sami warsztatowcy. W drugim etapie współzawodnictwa kierowca autobusowy Stanisław Socha, osiągając 4575 punktów, wysunął się na pierwsze miejsce spośród personelu ruchu. aN drugim miejscu znalazł się Cyryl Myszka — konduktor z 1118 punktami.

Sprawy współzawodnictwa pracy regulują specjalne komitety, znajdujące się na każdej stacji PKS-u, obliczając codziennie wyniki.

### BARTOSZCZAK PRZEJECHAŁ 20.000 KM PONAD PLAN

W dniach 25 i 26 marca br. odbyła się w Poznaniu narada wytwórcza wszystkich jednostek, podległych oddziałowi poznańskiemu. Na podstawie tej konferencji każda ze stacji lokalnych opracowała deklaracje oszczędnościowe. Po dokładnym zbadaniu wszystkich możliwości w terenie, odbyła się 12.IV br. druga konferencja, celem uzgodnienia dalszych planów oszczędnościowych. Wynikiem tej konferencji było zwiększenie proponowanej sumy 10 mil. zł oszczędności do 16 mil. za pierwsze trzy kwartały br.

Jak duże znaczenie mają deklaracje oszczędnościowe, świadczy chociażby jeden poniższy przykład. Kierowca samochodu ZIS — Feliks Bartoszczak — zadeklarował przejechanie swym wozem po zakwalifikowaniu go według planu do remontu, dalszych 20 tys. km. Szczegółowe badanie techniczne wykazało, że wóz ten rzeczywiście może jeszcze przebyć tę ilość kilometrów.

Plan oszczędnościowy poznańskiego oddziału PKS-u, ze względu na usługowy charakter przedsiębiorstwa, polega na oszczędzaniu sprzętu, a przede wszystkim jego konserwacji, oraz materiałów pomocniczych. System „O" oparty jest w PKS-ie na obniżaniu miernika produkcji. Walka więc o plan nie jest walką o np. 1 mil. zł oszczędności na oponach, ale o przedłużenie ich użytkowności. Stąd pochodzą sumy zaplanowane w systemie „O". I dzięki temu istnieje stała możliwość korekty wypracowanego już planu.

Po tak długiej działalności PKS-u na terenie wojew. poznańskiego i szczecińskiego (oddział bwem posiada stacje w Zielonej Górze, Inowrocławiu, Koszalinie, Turku, Ostrowie Wlkp., Szczecinie, Poznaniu i w najbliższym czasie — Gorzowie) ludzie z warsztatów i zza kierownicy Poznańskiego Oddziału PKS-u dobrze zasłużyli się odbudowie Polski Ludowej.

**Karol Ner.**



**Dzięki pomocy ze strony społecznej brygady instruktorskiej, którą zorganizowali przy stacji towarowej PKS w Warszawie przodownicy pracy: Kaczyński, Arciszewski i Rokicki (na zdjęciu) wyniki wszystkich kierowców we współzawodnictwie stają się z każdym dniem lepsze.**

# Książka i prasa samochodowa pomocą kierowcy w ZSRR

Popularyzację i wzrost zanteresowania motoryzacją i techniką nowoczesną, wśród najszerszych warstw radzieckiego społeczeństwa, zawdzięczać należy nie tylko potężnemu rozwojowi przemysłu motoryzacyjnego w ZSRR, stanowiącego już dziś najsilniejszą bazę produkcyjną motoryzacji na świecie. Olbrzymią rolę bowiem odegrała w tym kierunku również fachowa literatura stworzona przez radzieckich uczonych i konstruktorów, jak i liczne czasopisma motoryzacyjne, informujące wyczerpująco i popularyzujące wszelkie zagadnienia nowoczesnej techniki samochodowej.

Powtórne wydania ostatnich prac najzdolniejszych radzieckich techników i inżynierów są dowodem, że książka techniczna znajduje w ZSRR licznych i chętnych odbiorców I tak ukazały się ostatnio już w kilku nakładach: „Teoria i konstrukcja samochodu"—Czudakowa, „Motory" — Pietrowa i Malawińskiego, „Traktory" — Lwowa, „Motocykle" — Jeruzalimskiego, „Planowanie i ewidencja w transporcie samochodowym" — Budrina, „Eksploatacja samochodu" — Kramarenki, „Instrukcja o obsłudze ogumenia" — Czichowa, „Elektryczne metody pomiarów mocy silnika" — Wolczoka i wiele innych

Wiele książek radzieckich, przetłumaczonych na język polski, znalazłoby napewno chętnych nabywców, którzy uzupełniliby w ten sposób swoje wiadomości

Równie popularne stały się radzieckie czasopisma motoryzacyjne wydawane przez poszczególne instytucje, zainteresowane w przemyśle lub technice motoryzacyjnej. Z poważniejszych periodyków wymienić tu należy miesięcznik „Awtomobil" — wydawany przez Ministerstwo Gospodarki Narodowej, a następnie „Awtomobilnaja Promyszlennost'" — wydawany przez Min. Przemysłu Samochodowego i Traktorowego. Ministerstwo Rolnictwa wydaje również czasopismo „Maszinotraktornaja Stancja", przeznaczone dla traktorzystów i personelu ośrodków maszynowych na wsi. Popularnym pismem kierowcy radzieckiego jest miesięcznik „Za Rulom", odzwierciedlający życie i prace naszych kolegów w ZSRR. Pisma te nie tylko informują o ostatnich zdobyczach radzieckiego przemysłu, ale również służą wszystkim racjonalizatorom, przodownikom, kierowcom - stuysiącznikom i personelowi warszatowemu do szerokiej wymiany doświadczeń, do popularyzacji własnych osiągnięć na poszczególnych odcinkach pracy.

Wiele miejsca zagadnieniom motoryzacji, technice samochodowej i przemysłowi oraz sportowi motorowemu poświęcają również inne czasopisma radzieckie, jak „Ogoniok", „Wiestnik Maszinostrojenia"; „Tiechnika Mołodioży" i „Sowieckij Sport".

(sls)

# TO CIĘ NAPEWNO ZAINTERESUJE

**Nie należy nigdy otwierać w lecie szyby przedniej podczas jazdy o zmierzchu wieczorem, bowiem wtedy właśnie znajduje się w powietrzu największa ilość muszek, które chętnie wpadają do oczu. Jeżeli musimy otworzyć szybę, zakładajmy okulary ochronne typu motocyklowego.**

**To samo dotyczy otwierania szyby przedniej podczas jazdy w kurzu. Cząsteczki kurzu silnie uderzają o gałki oczne i wywołują po pewnym czasie dotkliwy ból i zaczerwienienie oczu, które w następstwie może przejść w poważne zapalenie. Zakurzonych oczu nie wolno przecierać rękoma, lecz należy przepłukać je słabym roztworem kwasu bornego. Również dobre rezultaty daje wywołanie sztuczne silnego łzawienia, bowiem łzy przemywają oczy i oczyszczają je.**

**oooOooo**

**W przypadku, gdy kierowce podczas dłuższej monotonnej jazdy ogarnia senność, należy niezwłocznie zatrzymać samochód i zdrzemnąć się za kierownicą kilka minut. Jest to jedyny skuteczny środek. Półśrodkami, które skutkują na krótki czas, są: ożywiona rozmowa z sąsiadem (ale bez odwracania wzroku od drogi), wypalenie mocnego papierosa, ssanie miętowego cukierka, wypicie kilku łyków płynu oraz spojrzenie na chwilkę w bok na migający się bok drogi. Tego rodzaju środki otrzeźwiające są niestety bardzo mało skuteczne i działają krótko.**

**Pamiętajmy, że senność ogarnia kierowcę zazwyczaj podczas jaskrawego oświetlenia drogi, podczas jazdy pod słońce oraz po spożyciu obfitszego posiłku, a szczególnie po piwie.**

**oooOooo**

**Dotkliwy ból w kolanach i stopach, odczuwany przez kierowców, w czasie kilkugodzinnego prowadzenia samochodu daje się zmniejszyć, lub całkowicie usunąć przez podłożenie pod kolana poduszki lub wałka, by podnieść nieco podudzia. Należy jednocześnie sprawdzić, czy pedał przyspiesznika nie ma zbyt mocnej lub zbyt słabej sprężyny, wymagającej stałego napięcia mięśni stopy.**

**(R)**

## Służba czynna święci swój dzień

# w Ofic. Szkole Samochodowej

**Dzień zakończenia 6-cio miesięcznego kursu wyszkoleniowego i promocja podoficerów służby czynnej w Oficerskiej Szkole Samochodowej była niezwykle uroczysta. Oczekiwano przybycia Szefa Departamentu Służby Samochodowej MON, aby złożyć mu meldunek z dotychczasowych osiągnięć w nauce, dyscyplinie oraz w dalszej rozbudowie Szkoły.**

### SZKOLIĆ I WYCHOWYWAĆ

Prymusem kursu, tym, który uzyskał najlepszą lokatę został st. szer. Zając. Gdy na czele długiego szeregu kolegów stanął on po odbiór dyplomu i nagrody, z oczu biła mu duma i zadowolenie z dobrze wypełnionego obowiązku wobec Polski Ludowej. To właśnie on i podobnych mu kilkudziesięciu kolegów, pochodzących z rodzin robotniczych, chłopskich i pracującej inteligencji, potrafili wykorzystać w pełni możliwości zdobycia wiedzy technicznej, podniesienia wyszkolenia i dyscypliny. Synowie klasy robotniczej nie zmarnowali danej im przez naszą władzę ludową okazji do uzyskania zaszczytnego awansu społecznego. 97% wyników bardzo dobrych i dobrych w ocenach surowej zawsze Komisji Kwalifikacyjnej świadczy o dużym wyrobieniu młodych podoficerów. Świadczy o tym, że szkolenie polityczno-wychowawcze, jakie odbyło się w czasie trwania kursu, trafiło na dobre i wartościowe podłoże. Nic więc dziwnego, że w dniu zakończenia kursu przodujący podoficerowie, a na ich czele st. szer. Zając, Siwy, Pielin, Szujek i Figiel, otrzymali nominacje, pamiątkowe dyplomy i nagrody w postaci książek. Wszystkim im złożył gratulacje i życzenia pomyślnej służby szef Dep. Samoch. stwierdzając jednocześnie, że Szkoła dobrze spełnia swoje zadania wychowując i szkoląc nowe, pełnowartościowe kadry wojsk samochodowych.

### OPRÓCZ NAUKI BYŁA PRACA

Nie na tym jednak zakończył się już ten dzień podoficerów służby czynnej. W czasie wspólnego obiadu głos zabrał Komendant Szkoły. Stwierdził on m. in., że dzieło odbudowy i rozbudowy Szkoły w znacznej mierze zawdzięczać należy właśnie awansowanym dzisiaj żołnierzom Olbrzymia praca jaką włożono w stworzenie tego największego w Polsce ośrodka wyszkoleniowego, została wykonana w 75% przez podoficerów służby czynnej i przez kompanię samochodów szkolnych. W ramach „Czynu Lipcowego" wykonano wiele prac zaoszczędzając państwu dalsze 4½ miliona złotych, co po podsumowaniu wartości wszystkich, dotychczas samodzielnie wykonanych robót na terenie Oficerskiej Szkoły Samochodowej, daje sumę 80 milionów złotych.

*

W uznaniu zasług położonych nad szkoleniem kadr i budową Szkoły Prezydent R. P. Bolesław Bierut nadał Krzyże Zasługi oficerom, podchorążym i podoficerom Oficerskiej Szkoły Samochodowej. W dniu 22 lipca br. Złote Krzyże Zasługi i otrzymali: ppłk. Wojciechowski ppłk. Roszczyński. Kpt. Alaszkiewicz, kpt. Zioła, i por. Zawadzki — srebrne. Brązowe Krzyże Zasługi i otrzymali podchorążowie: Gałązka, Głódź, Spiczka, Szczęśniak i Smolec oraz podoficerowie zawodowi: st. sierż. Buławka, plut. Kubelka, plut. Trędzelewski i plut. Wimer.



**Przodujący kierowca kpr. Plebanek jest przewodniczącym koła ZMP. Jego sumienny stosunek do nauki i pracy jest wzorem dla pozostałych kolegów służby czynnej.**



**Absolwentom sześciomiesięcznego kursu wyszkoleniowego składał gratulacje Szef Departamentu Służby Samochodowej MON**

# Co kierowca winien wiedzieć o pielęgnacji wozu?

**Samochód, jak i każdy z szybkoporuszających się pojazdów mechanicznych, zużywa się i przechodzi różne zmiany materiałowe na skutek wykonywanej pracy. Dlatego też sprawa racjonalnego doglądania i stałej regularnej pielęgnacji wozu posiada zasadnicze znaczenie. Kierowca, jako fachowiec, winien być tym, który wskazuje warsztatowi zaobserwowane błędy lub braki, niekiedy zaś sam winien usunąć zauważone niedokładności. Przeglądy i pielęgnacja wozu ma na celu odkrycie braków, ochronę przed wypadkiem i zwiększenie współczynnika użytkowości pojazdu.**

Braki powstające w czasie trwania eksploatacji wozu, możemy podzielić na następujące grupy:

**a) które zagrażają bezpieczeństwu ruchu,**
**b) które uniemożliwiają użytkowanie,**
**c) które pogarszają gotowość użytkową,**
**d) które pogarszają ekonomiczną eksploatację.**

**a) Zagrożene bezpieczeństwu ruchu.**

Do tej grupy zaliczymy wszystkie usterki w systemie kierowniczym, jak luźne przeguby kulowe i nakrętki, źle ustawione koła i za duży martwy ruch kierownicy. Braki w systemie hamulcowym, jak za słabe działanie lub jednostronne ściąganie wozu, stanowią zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, tak jak i hamulce, które powodują blokowanie kół. Przewody hydrauliczne pogięte i kilkakrotnie prostowane, przeciekające przewody gumowe, lub nie działający należycie zawór zwrotny w pompie hamulcowej, to dalsze punkty grupy a.

Wszelkie rodzaje pęknięcia i rysy na częściach nośnych, jak rama, uszy, wieszaki i pióra resorowe, zaliczają się do przyczyn zagrożenia bezpieczeństwa ruchu.

Dodać do tego należy: luźne łożyska kół, które przy nagłym zatarciu się lub zatrzymaniu w skutek pęknięcia, powodują przeważnie ułamanie czopa zwrotnicy. Cieknący gaźnik, zbiornik lub pompa benzynowa, stanowi też jako źródło pożaru lub wybuchu (np. na parkingu kałuża benzyny pod wozem) zagrożenie bezpieczeństwa.

**b) Uniemożliwienie użytkowania.**

Jest spowodowane przez całkowite złamanie się ramy, lub elementu przeniesienia mocy np. wału kardana, półośki, wału skrzyni biegów. Dalej wyliczyć można urwanie korbowodu, zatarcie tłoków, wytopienie panewek, zniszczenie trybów mostu tylnego, lub skrzyni biegów.

**c) Pogorszenie gotowości użytkowej.**

Na tę grupę składają się następujące braki i niedomagania mechanizmów. Ciężko obracająca się lub ściągająca na jedną stronę kierownica, wskutek złego ustawienia kół, nierównego ciśnienia powietrza, nierównych wymiarów ogumienia, nienależytego smarowania i nieusuwania luzów. Tańczenie kół przednich (shimmy) spowodowane złym stanem amortyzatorów, wulkanizowanymi gumami, lub za dużym martwym ruchem kierownicy. Stukanie w silniku, w skutek za wczesnego zapłonu, dużego nagaru, luźnych tłoków, sworzni i łożysk korbowodowych. Ciągnięcie sprzęgła przez nieodpowiednie ustawienie, piszczenie łożyska oporowego, które w skutek niesmarowania powoduje ciężkie wyłączanie sprzęgła. Szarpanie przy ruszaniu spowodowane nierówną i pofalowaną tarczą sprzęgłową. Rzucanie wału kardana, jako rezultat wyrobionych nadmiernie przegubów. „Wycie" mostu tylnego wskutek zużycia trybu atakującego i talerzowego lub ich złego ustawienia. Zacinanie się i piszczenie zardzewiałych amortyzatorów i resorów oraz ich zawieszeń.

**d) Pogorszenie ekonomicznej eksploatacji** spowodowane jest zazwyczaj przez nieodpowiednie ustawienie gaźnika, zapłonu i czasów zaworowych. Nieutrzymywanie właściwej temperatury pracy silnika. Duże opory w mechanizmach przeniesienia mocy, a więc ciężko obracające się łożyska, trące hamulce, i źle ustawione koła. Również straty mocy powstają przez zwiększenie oporów powietrza np. złe umocowanie plandeki.

Jak widać z powyżej zestawionych czterech punktów, pielęgnacja wozu przeprowadzana w formie regularnych kontroli wszystkich zespołów, pozwoli przy małym stosunkowo nakładzie pracy uniknąć lub usunąć w porę nieznaczne niedomagania, przeradzające się bardzo szybko w wielkie i poważne braki. Tu więc podkreślić należy, rolę kierowcy, który jeżdżąc codzień wozem ma możność zaobserwowania najdrobniejszych niedokładności w pracy każdego z zespołów i spostrzeżenia winien jak najprędzej przekazać warsztatowi obsługi lub naprawy.

Kierowca, a nie tylko warsztat, jest więc odpowiedzialny za stan pojazdu, na którym pracuje. O tem wszyscy musimy pamiętać.

**Roma**

## Czy wiecie że...

**Tak często używane dawniej słowo „automobil" jest stworem bardzo dziwnym. Mianowicie z przodu greckim, z tyłu łacińskim. Tak więc, jeżeliby miało pochodzić w całości z greckiego, to powinno brzmieć „Autokineton", a jeżeli z łaciny, to „Ipsomobil". Prawda, że ani jedno, ani drugie nam nieodpowiada. Dlatego, zostańmy przy tym „samojeździe", to jest, no.... znów się pomyliłem, chciałem być ścisłym, a więc zostajemy przy „samochodzie".**

×

**Fabryka „Volkswagen" w Niemczech, jest obecnie najbardziej produktywną placówką niemieckiego przemysłu motoryzacyjnego. Wypuszcza obecnie najnowszy model „wozu ludowego" tzw. wóz pogotowia policyjnego. Tego nawet „führer" nie przewidywał w wielkich planach produkcji kdf., ale teraz czasy się zmieniły i anglo-amerykańska opieka wymaga też wozów pogotowia policyjnego.**

# Czekają na Was

*W dniu 1-IX-49 r. we wszystkich Ośrodkach Motorowych Powszechnej Organizacji „Służba Polsce" rozpoczyna się nowy turnus.*

*Przyjmowani są kandydaci wyłącznie urodzeni w 1929 r., posiadający ukończone przynajmniej 5 klas szkoły podstawowej. Należy przedstawić dokumenty stwierdzające: datę urodzenia, wykształcenia, stan zdrowia, oraz robotnicze lub chłopskie pochodzenie.*

*Koledzy! Wszyscy, którzy chcecie zostać kierowcami samochodowymi zgłaszajcie się.*

*Podczas czteromiesięcznego wyszkolenia przez wykwalifikowanych instruktorów zapoznacie się z samochodem, jego budową i obsługą.*

*Mając do dyspozycji wszelkie udogodnienia w dziedzinie nauki teoretycznej, a więc różne rodzaje przekrojów silników, specjalne modele, sale z tablicami przepisów drogowych, a do nauki praktycznej ciężarowe i osobowe samochody, stacje obsługi i warsztaty mechaniczne, zdobywają junacy podstawowe wiadomości fachowe.*

*Po zajęciach, w pięknie urządzonych przez nich samych świetlicach, przez pogadanki, prasę i radio, zapoznają się junacy z sytuacją polityczną i ważniejszymi wydarzeniami w kraju i na świecie. Teatr amatorski ma też wielu zwolenników, to też przedstawienia junaków są już sławne i ściągają tłumy widzów.*

*W takich warunkach będziecie szkolić się na kursach Przysposobienia Motorowego „Służba Polsce". Sale wykładowe, warsztaty, modele i tablice poglądowe ułatwią Wam naukę i uczynią ją przyjemniejszą. Drogę do zawodu kierowcy samochodowego macie otwartą.*

*Po zakończeniu 4-miesięcznego kursu, młody kierowca posiada już poważny zasób wiadomości fachowych, zupełnie wystarczający do uzyskania prawa jazdy i rozpoczęcia pełnowartościowej dla rozwoju motoryzacji pracy.*

*Zgodnie, z okólnikiem Rady Ministrów, otrzymuje junak, który ukończy kurs roczną lub 18-to miesięczną płatną praktykę jako pomocnik kierowcy w przedsiębiorstwach państwowych lub spółdzielczych.*

*Podczas codziennych wyjazdów przy boku doświadczonego kierowcy, junak pogłębia swoją wiedzę fachową uczy się samodzielności w obsłudze i prowadzeniu samochodu i staje się wysokokwalifikowanym kierowcą samochodowym.*

*Junacy otoczeni są pełną opieką państwową, która po udostępnieniu im nauki, umożliwi dalszą praktykę i pracę.*

**Koledzy! Nie zwlekajcie ze zgłoszeniem.**

**Do dnia 20 sierpnia wszystkie wojewódzkie ośrodki motorowe przyjmą Wasze podania.**

**Wzorowo urządzone szkoły samochodowe stoją przed Wami otworem.**

# Do czego to jest?
## w samochodzie

Na tablicy rozdzielczej widzimy często małe niebieskie światełko, które zapala się razem ze światłami reflektorów dalekosiężnych. Światło to gaśnie, gdy opuścimy snopy świateł w dół przy mijaniu.

Światło to jest bardzo pomocne. Gdy prowadzimy samochód w nocy, szczególnie podczas deszczu, gdy jezdnia jest ciemna, to bardzo trudno rozróżniamy, jakie światła palą się w danej chwili. Szczególnie trudne jest odróżnienie pełnych reflektorów od świateł do mijania. Wspomniane wyżej niebieskie światełko na desce rozdzielczej oddaje wtedy doskonałe usługi i zabezpiecza mijanych od oślepienia.

---

Wiemy, że w przyrządzie zapłonowym, przed przerywaczem rozdzielczem, znajduje się kondensator. Wielu sądzi, że służy on do zabezpieczenia styków przerywacza od iskrzenia. Nie to jest głównym celem istnienia kondensatora. Gdybyśmy kondensator zdjęli, to silnik powinienby pracować nadal, choć rzeczywiście iskrzenie byłoby większe. A tak nie jest; gdy kondensator zostanie uszkodzony — silnik zatrzyma się, lub będzie pracował bardzo źle.

Otóż kondensator służy przede wszystkim do zapewnienia cewce zapłonowej właściwej pracy. Gromadzi on w sobie znaczną ilość prądu (jak znana z nauki o fizyce „butelka lejdejska"), który oddaje po zwarciu styków przerywacza i przez to poprawia „napełnienie" prądem cewki zapłonowej.

Wiemy, że podczas znacznych obrotów silnika, czas gdy styki przerywacza są połączone i przez cewkę płynie prąd niskiego napięcia — jest niezmiernie krótki rzędu jednej kilkudziesięciotysięcznej części sekundy. W tym krótkim czasie napełnienie prądem cewki byłoby niezupełnie dostateczne. Sytuację poprawia kondensator, który w chwili zwarcia styków przerywacza oddaje cały nagromadzony podczas przerwy ładunek elektryczny cewce i znakomicie pomaga do jej „napełnienia".

# Departament Służby Samochodowej MON pozdrawia przodujących kierowców Wojska Polskiego

*W ostatnich dniach lipca odbył się na jednym z obozów letnich okręgowy zlot wzorowych kierowców, którzy już po raz trzeci zajmują w ogólnowojskowej klasyfikacji pierwsze miejsce w Przeglądzie Generalnym. W trzydniowych obradach zlotu (dokładny reportaż podamy w Nr. 15 „Za Kierownicą") wziął udział Z-ca Szefa Departamentu Służby Samochodowej MON pozdrawiając kierowców i gratulując im osiągniętych sukcesów. Poniżej podajemy przemówienie z-cy szefa Dep. wygłoszone na otwarciu zlotu.*

*REDAKCJA.*

## KOLEDZY KIEROWCY!

### ROZUMIEMY NASZE ZADANIA

W budowaniu silnej, nowoczesnej armii polskiej, która swą siłą, wartością bojową i moralną winna onieśmielać mącicieli pokoju, nie mała rola przypadła i nam — żołnierzom motoryzacji.

Rozwój techniki, który wyposażył armię w całą masę niespotykanego dawniej sprzętu, zmienił całkowicie metody walki i dzisiaj o zwycięstwie nie stanowią tylko masy wojska, ale w wielkiej mierze zależne ono jest od wyposażenia technicznego, od znajomości posługiwania się nowoczesnym sprzętem, od świadomości celu walki i wyszkolenia ludzi obsługujących ten sprzęt.



St. sierż. Kozłński Franciszek zyskał sobie opinię dobrego organizatora pracy i zajęć szkoleniowych wśród podoficerów służby samochodowej.

Nam właśnie w udziale przypadły zaszczytne obowiązki zapewnienia Odrodzonemu Wojsku Polskiemu możliwości szybkiego poruszania się i sprawnego zaopatrzenia we wszystek sprzęt i materiały.

Jeżeli na dzisiejszym zlocie chcemy wytyczyć sobie linię postępowania i obrać drogę, jaką będziemy kroczyli na naszym odcinku pracy w zwiększeniu obronności kraju, jakimi sposobami my, wojskowi kierowcy, mechanicy i technicy samochodowi będziemy walczyli o pokój, celowym i słusznym będzie obejrzeć się w tył i popatrzeć na drogę, którą przebyliśmy.

Odrodzone Wojsko Polskie, po zakończeniu działań wojennych, dzięki wspaniałomyślności i braterskiej pomocy Związku Radzieckiego, było zmotoryzowane w takim stopniu, w jakim nigdy przedtem Armia Polska zmotoryzowana nie była.

Posiadanie dużej ilości sprzętu motoryzacyjnego nakładało na nas obowiązek utrzymania tego sprzętu w odpowiednim stanie, trudności z tym związane były ogromne.

Zniszczony i nie przygotowany przed wojną do takiej motoryzacji kraju przemysł, nie zaspokajał naszych potrzeb.

Błędy Polski przedwrześniowej, popełnione na odcinku motoryzacyjnym, biły nas na każdym kroku; nie było fabryk części samochodowych, nie było maszyn, a przede wszystkim nie było wyszkolonych ludzi — od kierowcy począwszy, a na inżynierze samochodowym skończywszy. I wówczas, korzystając z hojnej pomocy Związku Radzieckiego, której udzielał nam na każdym odcinku, wypowiedzieliśmy walkę o utrzymanie i o polepszenie stanu technicznego posiadanego sprzętu.

### MAMY ZA SOBĄ WIELE SUKCESÓW

O zwycięstwie naszym i wszystkich pracowników motoryzacji w Polsce świadczy coraz lepsze, pełniejsze i wartościowsze jakościowo zaopatrzenie. Sami najlepiej macie możność ocenienia tego, kiedy w razie potrzeby otrzymujecie już do samochodu wszystko, co jest potrzebne.

Zwycięstwem naszym jest to, że posiadamy już coraz liczniejsze i lepiej wyszkolone kadry kierowców, mechaników i oficerów samochodowych, że samochody, które posiadamy, mają coraz lepszą i nowocześniej postawioną obsługę techniczną, że korzystamy już z coraz lepszych urządzeń warsztatowych i garażowych, że nieliczne już tylko samochody zmuszone są garażować pod odkrytym niebem, a znaczna ich większość znajduje się w odpowiednio do tego celu przystosowanych garażach.

Zwycięstwem naszym jest to, że te liczne i zdawałoby się nie do pokonania trudności, z którymi codziennie spotykaliśmy się w roku 1945 i 46 już dzisiaj nie istnieją.



Dzięki dużemu wkładowi pracy tych oficerów służby samochodowej okręgowy zlot kierowców był przeprowadzony sprawnie i sprężyście. Stoją od lewej: kpt. Tamborski, mjr. Nowicki i mjr. Kasza.

### TOWARZYSZE i KOLEDZY!

Walkę prowadziliśmy nie tylko z trudnościami i brakami technicznymi, ale również nieubłaganą i zażartą walkę prowadziliśmy z reakcją, która starała się osłabić nasze szanse wysiłki, która starała się podkopać budowane przez nas fundamenty polskiej motoryzacji, bo przecież nie tylko w chęci plugawego zysku wyciągały się ręce prywatnych spekulantów po nasze opony, akumulatory, czy benzynę.

Wojsko przychodziło z pomocą, i to zawsze tam, gdzie pomoc ta była najistotniejsza, gdzie najbardziej przyczyniła się do zagospodarowania i odbudowy kraju. Miliony kilometrów, przebyte przez nasze samochody w akcjach siewnych, żniwnych, przeciwpowodziowych, przy rozminowaniu, przy odbudowie Warszawy i innych miast. To nasz wkład w dzieło budowy Polski Ludowej, w dziele budowy podstaw socjalizmu w Polsce.

Mówiąc o sukcesach, musimy wspomnieć o ludziach, którym je zawdzięczamy, a zawdzięczamy je przede wszystkim całej masie kierowców, mechaników, podoficerów i oficerów z jednostek i zakładów naprawczych, kórzy w codziennej, ofiarnej pracy nad podniesieniem stanu technicznego naszego parku, nad podniesieniem poziomu wyszkolenia, walnie przyczynili się do osiągnięcia sukcesów.

Zawdzięczamy je naszemu dowództwu, które właściwie oceniło rolę motoryzacji w wojsku, i udzieliło nam jak najszerszej pomocy i poparcia.

Zawdzięczamy je bratniej pomocy Związku Radzieckiego, od którego otrzymaliśmy nie tylko sprzęt i materiały, ale przede wszystkim fachowców, których brak najbardziej odczuwaliśmy.



Dużym autorytetem zarówno u przełożonych cieszy się st. sierż. Mieczysław Staniszewski dzięki niezmordowanej pracy jaką włożył w podniesienie stanu technicznego samochodów.




Tablice na samochodach przodujących kierowców z oznaczeniem przebytych bez remontu rekordowej ilości kilometrów stają się w Wojsku Polskim co raz liczniejsze. Oby było ich jak najwięcej.

### NIE WOLNO SPOCZĄĆ NA LAURACH

Zwycięstwo zawdzięczamy korpusowi oficerów pol.-wych., który umocnił politycznie nasze kadry i przygotował je ideologicznie do walki. Zwycięstwo zawdzięczamy Partii i organizacjom młodzieżowym, które nie poskąpiły wysiłku, by wzmocnić nasz słaby wówczas odcinek.

Zwycięstwo zawdzięczamy temu, że stosunek do motoryzacji Ludowego Rządu i naszego dowództwa jest biegunowo różny od stosunku istniejącego przed wrześniem 1939 r.

Zwycięstwo ogólne odnieśliśmy, ale to winno być tylko bodźcem dla nas, do dalszej, wytężonej pracy, której jeszcze jest bardzo wiele.

Musimy dążyć do tego, żeby pojazd wojskowy był wzorem dla innych, aby samochody nasze były poznawane na drogach, nie po numerach rejestracyjnych, ale po doskonałym stanie technicznym, całkowitym ukompletowaniu i ściśle przepisowym wyglądzie zewnętrznym. Musimy doprowadzić do tego, aby wszystkie samochody znajdujące się w jednostce ściśle odpowiadały wymaganiom gotowości bojowej. Musimy ściśle przestrzegać terminów wykonywania przeglądów technicznych i doprowadzić do tego, aby przeglądy te stały na wysokim poziomie technicznym i ściśle spełniały swoją rolę. Musimy wzmóc nasze wysiłki na odcinku wyszkolenia tak fachowego, jak i bojowego. Obowiązkiem naszym jest doskonale znać sprzęt, którym się posługujemy. Musimy umieć racjonalnie wykorzystać go w różnych warunkach, tak, aby nie powodować przedwczesnego niszczenia sprzętu. Nie wolno nam ograniczać swojej wiedzy do znajomości tylko tego sprzętu, który już posiadamy, musimy wybiegać naprzód i poznawać nowe samochody, które tutaj na wystawie widzicie. Musicie wykorzystując literaturę fachową i nasze czasopisma poznać je tak, aby być przygotowanym do racjonalnego obsługiwania ich, gdy one do was nadejdą. Musimy szczególnie pamiętać o tym, że wojskowy kierowca winien być nie tylko wzorowym kierowcą - mechanikiem, ale i dobrze wyszkolonym żołnierzem, który potrafi zachować się w każdej sytuacji bojowej, wykonać zadanie i zabezpieczyć powierzony mu pojazd i ładunek przed działaniem nieprzyjaciela. Dlatego też, nie zwlekając, należy wykorzystać możliwości, jakie dają obozy letnie i przystąpić do intensywnego szkolenia bojowego.

Nas — samochodziarzy powinna cechować jak największa oszczędność i troska, by żaden grosz z wielkich sum, które hojną ręką daje nam Naród nie był zmarnowany. Jak największe oszczędzanie materiałów pędnych, samochodów sprzętu i urządzeń, dobre wyniki w wyszkoleniu, pozwolą nam śmiało spojrzeć w oczy całemu społeczeństwu, i stwierdzić, że pieniądze i wielki majątek, jaki nam został powierzony nie jest przez nas marnowany.

W pracy naszej musimy szukać sobie pomocników, dużo łatwiej będzie pracować nam wśród ludzi, rozumiejących nas i znających sprzęt nam powierzony, dlatego też musimy zajmować się popularyzacją motoryzacji w Polsce. Musimy zaznajamiać wszystkich naszych kolegów z samochodem, musimy szerzyć kulturę techniczną wśród całego wojska, gdyż tylko wojsko o dużej kulturze technicznej potrafi racjonalnie wykorzystać nowoczesny sprzęt.

Podnosząc stale poziom w każdej dziedzinie naszej służby, walczcie o utrzymanie przodującego miejsca.

W walce tej życzę wam jak największych sukcesów.

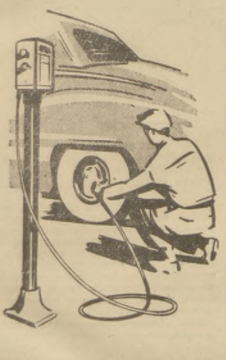
**(Obszerne sprawozdanie ze Zlotu zamieścimy w nr. 15 „ZK").**

# W drodze i na postoju

**Z doświadczeń kierowców radzieckich**

## TROSKA O OGUMIENIE

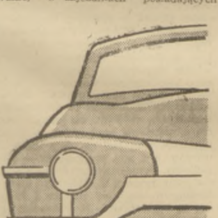
Dzięki specjalnej troscę jaką kierowcy radzieccy otaczają ogumienie, normy przebiegu opon zostały w ZSRR znacznie podwyższone. Daje to w całokształcie gospodarki narodowej, dużą pozycję oszczędności. Dlatego też wzorując się na kierowcach radzieckich i śledząc pilnie postępy w utrzymywaniu i użytkowaniu ogumienia, wprowadzajmy i u nas wypróbowane i zalecane metody z ZSRR.



Ciśnienie należy sprawdzać codziennie przy pomocy bezbłędnie działającego ciśnieniomierza.

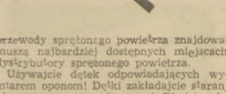
Zbyt niskie ciśnienie wyrównywać!

Dla zaoszczędzenia pracy na ręczne pompowanie, w zajezdniach posiadających



przewody sprężonego powietrza znajdować muszą najbardziej dostępnych miejscach, dystrybutory sprężonego powietrza.

Używajcie dętek odpowiadających wymiarem oponom! Dętki zakładajcie starannie przy montowaniu opon! Dbajcie aby wnętrze opony było suche! Przestrzeń pomiędzy kłami bliźniaczymi oczyszczajcie z brudu i usuwajcie kamienie itp. jeśli wcisnęły się pomiędzy opony.



Dbajcie o właściwe ustawienie i wyważenie kół.

Złe nachylenie kół i niewłaściwa zbieżność powodują, oprócz trudności w kierowaniu, również nadmierna zużycie przednich opon. Do ustawienia kół należy używać specjalnych przyrządów, które powinny znajdować się w dobrze urządzonej zajezdni oraz stosować się do przepisów fabrycznych.

Również właściwe wyważenie kół przyczynia się do zmniejszenia zużycia opon. Organizatorzy zajezdni i stacji obsługowych niewątpliwie będą mieli na uwadze zastosowanie, nieznanych u nas jak dotąd przyrządów do statycznego i dynamicznego wyważania kół.

Zapobiegajcie nierównomiernemu zużyciu opon przez zmianę ich położenia!

Średnio co 5000 km przekładajcie opony w kolejności jak wskazuje rysunek.

Ambicją każdego kierowcy niech będzie coraz dłuższy przebieg opon na samochodzie, za który ponosi odpowiedzialnść!

## Motoryzacja Chińskiej Armii Ludowej pomaga wydobyć kraj z imperialistycznego ucisku

Nowa ofenzywa Armii Ludowej w kierunku ostatnich punktów oporu Kuomintanku, Kantonu i Czung — Kingu przynosi z każdym dniem wiadomości o nowych sukcesach, będących dowodem siły i ducha zwycięskiej Armii Ludowej oraz prężności gospodarczej wyzwolonych z pod feudalno-kapitalistycznego wyzysku obszarów Chin Ludowych.

W walce narodu chińskiego o wolność czynny udział bierze również i motoryzacja. Tysiące zdobytych samochodów amerykańskich, Studebakerów, Dodge'ów, Fordów i Willysów jest dziś pomocnikiem żołnierza Armii Ludowej w pokonywaniu ogromnych obszarów Chin, w zaopatrzeniu 1750 km frontu walki z koumintangowską reakcją popieraną przez amerykański imperializm. Do pościgu za resztkami zdemoralizowanej armji Czang-Kai- Szeka.

Tysiące młodych kierowców Armii Ludowej, najczęściej wieśniaków do niedawna wykorzystywanych jeszcze przez swego „pana" feudała-kapitalistę, którzy w szkołach samochodowych Armii Ludowej zdobyli fach, mechanicy i warsztatowcy to zaczątek motoryzacji Chin Ludowych likwidujących pod kierownictwem partii komunistycznej ślady wiekowego zacofania i ucisku imperialistycznego także i w tej dziedzinie. Z pomocą motoryzacji wojskowej stanęli również robotnicy chińscy, powstały warsztaty naprawcze i fabryki części zamiennych, będące równocześnie zalążkami własnego przemysłu motoryzacyjnego.

Zdolność do szybkich manewrów przyczyniła się w niemałej mierze do wspaniałych sukcesów Chińskiej Armii Ludowej.

W wyniku dotychczasowych ofenzyw ponad 30% całego terenu Chin i 280 milionów ludności jest wolne od kuomitangowskich tyranów.

Na terenie wyzwolonych prowincji znajduje się 75% zakładów przemysłowych Chin, ponad 80% linii kolejowych, wszystkie prawie ważniejsze ośrodki gospodarcze.

W ciągu ostatnich tygodni Armia Ludowa posunęła się daleko naprzód zajmując miasta Laosien i Ankang. Linie obrony Kuomitangu między Pinglin a Kukuan zostały przerwane, a miasta Czenjuan i Tsungsin zajęte. W marszu na Kanton wojska ludowe zbliżają się do linii kolejowej Kanton-Hankon, utrata ktorej będzie dużą porażką dla wojsk Kuomintangu. Przewidywanym jest wycofanie się armii generała Pai do prowincji Kwangsi co usunie ostatnią poważną przeszkodę w dalszym zwycięskim marszu na Kanton.

Na terenach zajętych przez Chińską Armię Ludową, natychmiast zostaje dokonana, upragniona przez chłopa reforma rolna, odudowywane są fabryki i szkoły. Rozbudowywują się nowe gałęzie przemysłu jak np. właśnie przemysł motoryzacyjny których rozwój hamowany był dotychczas przez imperialistów anglosaskich.

Rosnąca z każdym dniem siła gospodarcza Nowych Chin, której źródła leżą w oparciu się na ustroju Demokracji Ludowej pod przewodnictwem doświadczonej bojowniczki o wolność Chińskiej Partii Komunistycznej, gwarantuje Armii Ludowej dalszy wzrost jej sił, dzięki któremu wkrótce już wyzwoli ona całe Chiny od teroru i wzysku reakcjonistów z pod znaku Kuomintangu i imperialistów anglosaskich, wzmacniając siły światowego obozu pokoju.

## RACJONALNE UŻYWANIE SAMOCHODU

Niektórzy dziwią się, że jeden samochód tego samego typu przebywa bez naprawy głównej zaledwie 30 tysięcy kilometrów, a nawet mniej, zaś inny, zupełnie identyczny — spokojnie dochodzi do 80—100 tysięcy Tak wielkie są bowiem różnice w życiu samochodu nowoczesnego. Na czym polega tajemnica? Oto jedynie na właściwym i niewłaściwym sposobie kierowania i obsługi.

**Od kierowcy zależy bardzo dużo. Może** on jeździć na swym samochodzie bardzo długo jeżeli prowadzi maszynę według zasad racjonalnego używania.

Jakie są te zasady? Każdy kierowca powie, że wie dobrze, ale po bliższym zbadaniu okaże się, nie ma wielkiego pojęcia o właściwym kierowaniu samochodem. Jeździ, jak chce, jak uważa, natomiast nie zna przeważnie nawet fabrycznych przepisów i instrukcyj. Nasłucha się, co mu powiedzą inni, poczyni własne „wynalazki" i jest zadowolony, a zdziwienie przychodzi dopiero wtedy, gdy maszynę trzeba po krótkim przebiegu oddać do naprawy głównej.

Należy więc przypomnieć wszystkim kierowcom główne zasady racjonalnego używania samochodu.

Po pierwsze, każdy kierowca musi na pamięć znać instrukcję fabryczną, dotyczącą jego samochodu. Jeżeli instrukcja ta pisana jest w obcym języku, powinien postarać się o przetłomaczenie jej na język polski. Jeżeli czegoś nie rozumie, powinien poprosić o wyjaśnienie. Ale musi się obowiązkowo dokładnie zapoznać z przepisami fabrycznymi.

Po drugie, należy zawsze używać przepisanych olei i smarów. Do tego trzeba znać, jakie gatunki olei posiada C.P.N. i, jakie gatunki odpowiednie są w różnych porach roku.

**Ile razy pytałem kierowców Chevrolet osobowych, jaki olej używa się do tylnej osi?** Każdy odpowiadał, że olej „trybowy" (po polsku — olej przekładniowy). Jakie oznaczenie C. P. N.? Kilku wiedziało, że latem PLL, a zimą PZ. Natomiast żaden nie wiedział, że ani PL, ani PZ, tylko i wyłącznie olej przekładniowy PH (hypo). Olej ten jest specjalnie spreparowany do przekładni o zazębieniu hypoidalnym, jakie ma w tylnej osi Chevroleta. A użycie zwykłego oleju „trybowego" zniszczy przekładnię bardzo szybko.

Był nawet jeden kierowca, który uważał, że olej C.P.N. jest za rzadki do tylnego mostu i sporządzał mieszaninę swego wynalazku, składającą się z połowy oleju przekładniowego, ćwierci oleju silnikowego i ćwierci... smaru stałego, którym smaruje się sworznie resorowe. Dziwił się potem bardzo, że mu nawaliła przekładnia tylnej osi.

Te same uwagi dotyczą i innych zespołów, które muszą być starannie smarowane. Ile razy niedbały kierowca wciskając smar stały ręczną praską do smarowniczki nie przekona się, czy smar ten przechodzi do wnętrza sworznia, lecz zadowala się stwierdzeniem, że „już dalej nie idzie". Tymczasem kanał jest zatkany i smar wcale nie dochodzi. Rezultat — zniszczenie sworznia i tulei a nawet smarowanej części, jak ucho resora itp.

Wielu uważa na przykład, że mechanizm kierowniczy może nie być smarowany, gdyż smar z niego nie ucieka. Jest to pojęcie całkiem błędne i szkodliwe. Również trzeba pamiętać, że smar w lecie musi być inny niż w zimie.

Natomiast wielu kierowców z zapałem smaruje olejem mineralnym przeguby gumowe, spryskuje ropą lub naftą gumowe osłony przegubów, albo też smaruje żywiczne łożysko wału kolumny kierowniczej. Pod wpływem oleju mineralnego wszystkie te części ulegają zniszczeniu. Nie należy ich smarować wcale, a w razie konieczności można użyć gliceryny lub płynu hamulcowego.

Ilu kierowców umie obchodzić się z amortyzatorami? Przeważna większość wcale nie wie, jak ważna jest rola amortyzatora w płynności biegu samochodu, w utrzymywaniu resorów w dobrym stanie. Nie wiedzą, że zły amortyzator, to prosta droga do złamania resora. Nie wiedząc o tym, zaniedbują amortyzatory, a zepsute — zamiast naprawić lub wymienić — po prostu wyrzucają na śmiecie, „żeby nie brzęczały i nie stukały". Jest to barbarzyństwo, które rujnuje podwozie samochodu.

Jeszcze inni wlewają gęsty olej do amortyzatorowego, by rzekomo wzmocnić działanie. Jest to też błąd. Olej jest gęsty, nawet za gęsty i może spowodować rozsadzenie amoryzatora, jak się to często zdarza. Podczas pracy nagrzewa się i rzednie, a wtedy amortyzator działa za słabo. Są też i tacy, którzy wlewają glicerynę, jako gęstszą od przepsowego płynu. Owszem, wszystko jest pozornie dobrze, gdy jest ciepło. Ale z nastaniem zimna gliceryna zestala się i wtedy amortyzator diabli biorą.

Jedynym właściwym postępowaniem jest napełnienie amortyzatora olejem specjalnym — amortyzatorowym i dobre wyregulowanie zaworków tłoka. Jeżeli to nie pomoże, należy wymienić amortyzator na nowy.

Albo weźmy akumulator. Każdy kierowca wie, że wolno mu dolać wody destylowanej i tylko destylowanej, a tymczasem mówi sobie: „woda, jak woda" i wlewa zwykłą wodę z kranu lub w razie wyjątkowej staranności — wodę deszczową. I ta i ta jest niezmiernie szkodliwa. Akumulator po krótkim czasie odmawia pracy, traci pojemność i sam się rozładowuje. Czyja wina? Tego, który lekceważy sobie przepis fabryczny.

To samo tyczy się zmiany oleju w silniku. Powiedziano, że po wypuszczeniu zużytego oleju należy silnik przepłukać małą ilością oleju wrzecionowego lub innego taniego oleju, a dopiero potem wlać świeży, a tu kierowcy nie zwracają uwagi na przepis i po wypuszczeniu starego — wlewają świeży. Ten miesza się niezwłocznie z resztkami starego, z pozostałą resztą w filtrze itp. i w rezultacie cała zmiana oleju idzie na marne, a zużycie silnika rośnie gwałtownie. Pewien znany fachowiec wyraził się słusznie: „Cztery i pół litra oleju świeżego i pół litra oleju świeżego i pół litra starego — dają w sumie pięć litrów oleju starego". Pamiętajcie o tym.

Tyle na dzisiaj o racjonalnym używaniu samochodu. O dalszych zasadach racjonalnego używania w następnym numerze.

Sierż. Witr.

## Radź sobie samemu

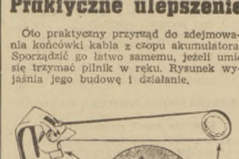
Zalanie wodą silnika w Willysie, sprawia często spory kłopot. Zdarza się to podczas ulewy. By zabezpieczyć się od tego, jak również ochronić części silnika od opryskania kwasem z akumulatora, można założyć na akumulator z wierzchu kawałek starej opony, a boki maski silnika osłonić listwami drewnianymi i szparę pomiędzy



maską silnika a blachą nadwozia uszczelnić pasem z gąbczastej gumy. Sposób wykonania tego pokazuje rysunek.

## Praktyczne ulepszenie

Oto praktyczny przyrząd do zdejmowania końcówki kabla z czopu akumulatora. Sporządzić go łatwo samemu, jeżeli umie się trzymać pilnik w ręku. Rysunek wyjaśnia jego budowę i działanie.



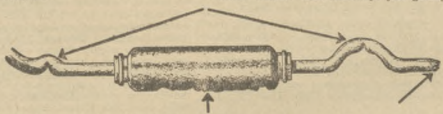
# ½ godziny w garażu

# Dbajmy o tłumik

Czy próbowaliści kiedy nadmuchać piłkę nożną.

Jeśli nie, to spróbójcie! Z początku łatwo Wam pójdzie, lecz w miarę jak ciśnienie wzrasta, coraz trudniej dmuchać. Tak samo trudno jest pracować silnikowi, gdy spotyka na opór w tłumiku i przewodach wydechowych.

i wilgoci (rdza!) przewód wydechowy wraz z tłumikiem ulega większym lub mniejszym uszkodzeniom, które należy zawczasu usuwać, aby nie powodowały „duszenia" się silnika. Przede wszystkim jednak należy oczyszczać tłumik i przewody z sadzy, węgla i rdzy, które gromadzą się wewnątrz. Dla kontroli należy od czasu do czasu opukiwać tłumik. Jeśli oddźwięk jest głuchy,



Badajcie czsto tłumik i rurę wydechową. Wskutek odprysku kamieni spod kół, błota

to znaczy, że tłumik jest zapchany i silnik nie może swobodnie „oddychać".

Z doświadczeń złotu kierowców

## Obsługa samochodów specjalnych lotnictwa

**W czasie odbytego w końcu lipca okręgowego zlotu kierowców, kilku kolegów z jednostek lotniczych przemawiając w czasie dyskusji przedstawiło zebranym ogromne znaczenie samochodu dla działalności lotnictwa oraz odpowiedzialność za stan sprzętu, jaka ciąży na każdym kierowcy samochodu specjalnego, zastosowanego w lotnictwie. Twierdzenia swe koledzy poparli przykładami niebezpieczeństwa, które może zaistnieć, jeżeli samochód jest niesprawny, np. zgaśnięcie reflektora oświetlającego lotnisko podczas lądowania samolotów na skutek przerwy w pracy silnika, uszkodzenie w samochodzie rozrusznika podczas startu samolotów celem odparcia nalotu lotnictwa nieprzyjaciela itp.**

**Koledzy wzorowi kierowcy z jednostek lotniczych stwierdzili w dyskusji, że jedynie stała, codzienna konserwacja może zapewnić całkowitą gotowość techniczną sprzętu. Na zakończenie wezwali oni innych kierowców z jednostek lotniczych, by wykonywali starannie te same codzienne zabiegi konserwacyjne, które im pozwoliły na osiągnięcie stałej gotowości i chlubnego tytułu wzorowego kierowcy.**

**Wypowiedzi kolegów wzorowych kierowców dotyczące konserwacji podajemy poniżej:**

### DYSTRYBUTOR BENZYNOWY

**1. Kontrola przed wyjazdem:**

a) sprawdzić stan siatek w pistoletach rozdzielczych i wężu wlotowym,
b) sprawdzić za pomocą wskaźnika poziomu ilość benzyny w cysternie,
c) sprawdzić stan plomb w cysternie, filtra benzynowego i zaworu bezpieczeństwa,
d) usunąć zanieczyszczoną benzynę i wodę z osadników cysterny i filtra benzynowego,
e) sprawdzić ewidencję materiałów pędnych, dokumenty samochodu i narzędzi,
f) sprawdzić sprawność uziemienia elektrycznego.

**2. Obsługa po pracy:**

a) wyssać z wężów za pomocą pompy pozostałą benzynę; resztki wlać do czystego naczynia, poczym wysuszyć węże,
b) sprawdzić szczelność złączy benzynowych (kołnierze, krany, uszczelniacze, pompy i pistolety),
c) sprawdzić stan siatki przeciwpożarowej we wlewniku, poczym zaplombować wlewnik,
d) wyczyścić samochód i narzędzia; ułożyć węże unikając załamań.

### DYSTRYBUTOR WODNO - OLEJOWY

**1 Kontrola przed wyjazdem:**

a) sprawdzić szczelność wszystkich przewodów olejowych i wodnych.
b) sprawdzić sprawność siatek filtrujących w wężach wlotowych i wlewnikach cysterny,
c) sprawdzić stan plomb na wlewniku zbiornika i filtrze olejowym,
d) usunąć (spuścić) brudną wodę i olej z osadników cysterny,
e) sprawdzić ewidencję materiałów pędnych, dokumenty samochodu i narzędzia,
f) sprawdzić stan benzyny w zbiorniku podgrzewaczy.

**2. Obsługa po pracy:**

a) usunąć z weżów gumowych resztki oleju i wody przy zamkniętych kranach,
b) sprawdzić szczelność przylegania pokrywy rury wylotowej eżektora,
c) sprawdzić szczelność złączy wodnych i olejowych (kołnierze, krany, uszczelniacze),

### ROZRUSZNIK SILNIKA SAMOLOTOWEGO

**1. Kontrola przed wyjazdem:**

a) sprawdzić szczelność kadłuba w skrzyni odprowadzenia mocy oraz przekładni głównej górnych, stożkowych kół zębatych,
b) sprawdzić posuw wałka klinowego w ramieniu napędowym oraz stan amortyzatora gumowego,
c) sprawdzić ręcznym pokręceniem obracanie się ramienia napędowego,
d) sprawdzić umieszczenie w sporniku pod kołami rozrusznika,
e) sprawdzić sprawność dźwigni skrzyni odprowadzenia mocy i przekładni głównej.

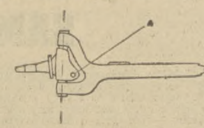
**2 Obsługa po pracy:**

a) sprawdzić umocowanie mechanizmu podnośnikowego do ramy samochodu, umocowanie drążków oporowych skrzynki przekazania mocy oraz przekładni głównej,
b) podnieść do samej góry i opuścić do dołu ramię napędowe, przy czym sprawdzić stan zębów kół zębatych mechanizmu podnośnikowego,
c) sprawdzić stan stożkowych kołków śrubowych, mocujących wał przeniesienia ramienia napędnego,
d) nasmarować towotem gniazdka drążków oporowych.

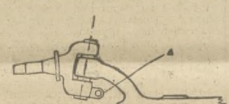
# KIEROWNICA

Już dla laika, na pierwszy rzut oka widoczna jest zasadnicza różnica między urządzeniem kierowniczym samochodu i wozu konnego. Wóz konny, posiada oś przednią umocowaną w jednym punkcie na środku, co pozwala na poruszanie jej w płaszczyźnie poziomej. Koła natomiast zawsze prostopadle ustawione do osi.

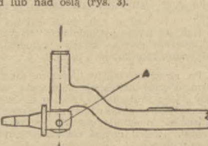
Z samochodem sprawa ma się zupełnie inaczej. Oś przednia pozostaje w swym niezmiennym położeniu, a tylko koła wraz ze zwrotnicami mogą zwracać się w prawo lub w lewo. Główną zasadą działania systemu kierowniczego na zwrotnicach jest to, iż oba przednie koła biegną po łukach, których punkt zatoczenia jest wspólny. To znaczy, że przy lewym skręcie koło lewe robi łuk o mniejszym promieniu, dłuższym prawe natomiast o promieniu, dłuższym teoretycznie o długość rozstawu kół, ale pu 't zatoczenia tych łuków jest wspólnym dla obu torów kół. Zasada ta musi być zawsze utrzymana bez względnu na to, czy chodzi tu o oś sztywną, czy o niezależne zawieszenie przodu. Rozpatrując systemy zwrotnic, zajmiemy się najpierw tymi, które są związane z osią sztywną, a więc stosowane w wozach ciężarowych, rzadziej natomiast w obecnych osobowych. Oś przednia posiada obydwa swe końce wykrępowane ku górze, tak aby przy umocowaniu kół i zwrotnic umożliwić niskie zawieszenie 'łego podwozia. Niektóre modele wozów ciężarowych o przeznaczeniu terenowym, wykrępowanie to posiadaja na tej samej wysokości co cała oś (MAN—5 t.). Umocowanie zwrotnicy może być dwojakie:




Pierwsze, to tak zwane zakończenie osi widłowe. Jest to oś rozdzielona na końcach, obejmująca z góry i z doł zwrotnice koła (rys 1), drugie to mocno zgrubiony koniec osi, który tkwi w środku zwrotnicy obejmującej oś z góry i z dołu

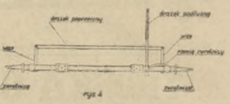



(rys. 2), trzecie to tak zwana oś typu PIVOT, gdzie zwrotnica jest umocowana pod lub nad osią (rys. 3).

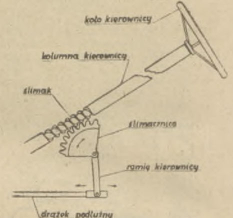



W wypadku, gdy system kierowniczy stosuje się do niezależnego przodu, umocowanie zwrotnic jest wykonane na sworzniach pomiędzy resorami lub elementami nośnymi.

Każda zwrotnica posiada bądź to do przodu, bądź do tyłu, zgodnie z osią podłużną wozu, umocowany wąs kierownicy. Wąs taki służy do połączenia i zgrania w pracy obu zwrotnic, przy pomocy tzw. drążka poprzecznego. Wąsy kierownicze mogą być wykonane jako całość ze




zwrotnicą, lub też do niej przykręcone (na rys. służą do tego otwory A). Z chwilą gdy obie zwrotnice mamy połączone drążkiem poprzecznym, wiemy, iż




skręcenie jednej, pociąga w zgodnym kierunku drugą. Trzeba tutaj dodać, iż długość drążka jest zależna od regulacji i winna ustawiać koła przednie w minimalnej zbieżności (od 3 do 10 mm wg przepisu fabrycznego dla każdego wozu). Zwrotnica lewa, przy lewostronnej kierownicy, a prawa przy prawostronnej, posiada tak zwane ramię zwrotnicy, umieszczone w kierunku prostopadłym do osi podłużnej wozu. Ramię to, tak jak i wąs, może być oddzielne lub wykonane jako całość wraz ze zwrotnicą. Do ramienia zwrotnicy przymocowany jest na przegubie kulowym drążek kierowniczy podłużny, drugi jego koniec, połączony jest sworzniem z pionowym ramieniem kierownicy. Powyższy układ drążków przedstawia schematycznie rys. 4.

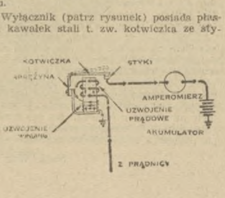
Mechanizm kierowniczy posiada kilka różnych odmian konstrukcyjnych. Zasada jest jednak zawsze ta sama. Obracanie kołem kierownicy winno poprzez c y układ skręcić w zgodnym kierunku koła samochodu. Dlatego też podajemy opis tylko jednego najbardziej popularnego typu mechanizmu kierowniczego. Na kolumnie kierowniczej mamy osadzone u góry koło kierownicy a na dole śrubę o bardzo dużym skoku gwintu. Śruba ta zwana jest ślimakiem i zazębia się z ślimacznicą, osadzoną na jednym sworzniu w obudowie kierownicy. Ze ślimacznicą połączone jest na stałe ramię kierownicy, a z nim przegubowo — drążek podłużny. Przedstawia to dokładnie schematyczny rysunek 5. Wielkość i skok zazębiających się stale ślimaka i ślimacznicy są tak dobrane, iż zezwalają przy niewielkej mocy potrzebnej do obracania koła kierownicy wywrzeć odpowiednio dużą siłę potrzebną do skręcania kół.

**Roma**

## Wyłącznik automatyczny

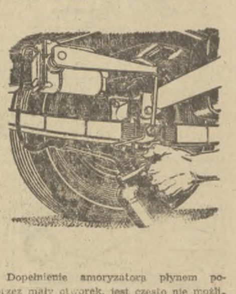
Wszyscy doświadczeni kierowcy wiedzą, że prądnica podczas swej pracy, tj. gdy wytwarza prąd, musi być połączona z akumulatorem. Natomiast z chwilą zatrzymania się, musi być natychmiast od akumulatora odłączona, ponieważ akumulator z powrotem rozładuje się przez prądnicę a nawet może ją „spalić". Urządzenie, które do tego nie dopuszcza nazywa się wyłącznikiem automatycznym (popularnie: „automatem"). Jest to wyłącznik, który magnetycznie łączy lub rozłącza prądnicę z akumulatorem w zależności od tego czy prądnica jest w ruchu, czy też w spoczynku.

Wyłącznik (patrz rysunek) posiada płaski kawałek stali t. zw. kotwiczka ze stykiem. Jest ona przy pomocy sprężyny trzymana z dala od uzwojeń wyłącznika, gdy prądnica nie jest w ruchu. Wyłącznik posiada dwa uzwojenia: prądowe (szeregowe) o kilku zwojach z grubszego drutu i uzwojenie (bocznikowe) o wielu zwojach z cienkiego drutu. Gdy prądnica zaczyna pracować, prąd płynie przez oba uzwojenia wyłącznika, a w wyłączniku powstaje pole magnetyczne. Wtedy kotwiczka zostaje przyciągnięta tak, że styk jej zetknie się ze stykiem nieruchomym wyłącznika, połączonym stale z akumulatorem. Obwód od prądnicy do akumulatora zostaje zamknięty i prąd zaczyna płynąć do akumulatora. Z chwilą, gdy prądnica przestaje wytwarzać prąd, zdawałoby się, że stałe połączenie wyłącznika z akumulatorem spowoduje nadal zwarcie styków. Tak jednak nie jest, chociaż prąd z akumulatora dochodzi do wyłącznika. Płynie on bowiem przez jego uzwojenia w odwrotnym kierunku, niż prąd wytwarzany przez prądnicę. Zanika wtedy pole magnetyczne, co powoduje oderwanie umieszczonej na sprężynie kotwiczki od uzwojenia. Obwód zostaje wtedy przerwany, chroniac akumulator przed rozładowaniem.




*L. S.*

## TO TAKIE PROSTE



Dopełnienie amoryzatora płynem poprzez mały otworek, jest często nie możliwe bez zdjęcia amortyzatora. Jednak od czego głowa na karku? Wystarczy użyć olejarki z pompką lub zwykłej seryngi przedłużając wylot gumową rurką, zakończoną kawałkiem zagiętej rurki metalowej i wtedy napełnienie amortyzatora nie będzie przedstawiało kłopotu.

# ZIS - 150 NOWOCZESNY SAMOCHÓD ZSRR

**Wszyscy do'rze znamy Zisa-5 produkowanego przez najpotężniejsze na świecie zakłady samochodowe im. Stalina w Moskwie. Był on naszym towarzyszem na szlaku bojowym od Lenino do Berlina. Pomagał nam w odbudowie kraju i uruchomieniu transportu.**

**Tak w warunkach wojennych i jak ciężkiej pracy pokojowej wykazał się ogromną zaletą czyniące go jednym z najlepszych samochodów świata przez prostotę konstrukcji, łatwość obsługi, dużą moc, zdolność do pokonywania terenu, niewybredność w stosunku do paliwa, przystosowanie do pracy we wszystkich warunkach klimatycznych tj. tak w czasie mrozów jak i upałów itp.**

**Dziś co raz częściej nasze stare „Zisy-5" zastępują nowe samochody o jeszcze wyższych własnościach technicznych i eksploatacyjnych.**

**Zapoznajmy się więc z tym nowym modelem, którego trzy literowy znaczek „Zis" na masce jest dla nas wszystkich dowodem niezawodności i wspaniałej prostoty techniki samochodowej Związku Radzieckiego, która w wielkim egzaminie wojennym jak również i przez modele powojenne wykała, że biję na głowę technikę anglosaską.**



**Ogólny widok samochodu „ZIS — 150".**

Samochód ciężarowy „Zis — 150" o nośności 3,5 t posiada bardzo oryginalną konstrukcję opracowaną na podstawie dużego doświadczenia związanego z eksploatacją poprzednich typów samochodów i z uwzględnieniem trudnych warunków klimatycznych i drogowych.

„Zis — 150" jest samochodem obliczonym na oszczędne zużycie paliwa.

Projektując model opisywanego pojazdu mechanicznego, konstruktorzy mieli na względzie stworzenie ekonomicznego, szybkobieżnego, zwrotnego i wytrzymałego samochodu ciężarowego. Właściwości te wywarły wpływ decydujący na konstrukcję poszczególnych zespołów wykończonych bardzo solidnie z uwzględnieniem dostępności, łatwości remontu i maksymalnej prostoty obsługi.

Samochód jest zaopatrzony w trzymiejscową kabinę i skrzynię z trzema otwieranymi ścianami. Rama jest wykonana z prasowych elementów nie obrabianych cieplnie, co pozwala w razie remontu posługiwać się spawaniem (rama samochodu „Zis — 5" podlegała w fabryce obróbce cieplnej i wskutek tego nie mogła być silnie nagrzewana podczas remontu).

Samochód posiada 6 cylindrowy, czterosuwowy silnik spalinowy pracujący na benzynie. Konstrukcja silnika decyduje o doskonałych właściwościach samochodu przy oszczędnym zużyciu paliwa.

TECHNICZNA CHARAKTERYSTYKA SAMOCHODU

| | |
|---|---|
| Wymiary: | |
| długość | 6700 mm |
| szerokość | 2385 „ |
| wysokość (bez ładunku) | 2175 „ |
| rozstawienie osi | 400 „ |
| rozstawienie przednich kół | 1700 „ |
| rozstawienie tylnych kół (licząc od płaszczyzn styku) | 1740 „ |
| prześwit pod tylnym mostem | 290 „ |
| minimalny promień skrętu w stosunku do śladu zewnętrznego | |
| w prawo | 750 „ |
| w lewo | 800 „ |
| objętość skrzyni | 4,75 m³ |
| ciężar samochodu: | |
| bez ładunku (z paliwem, olejem i wodą) | 3900 kg |
| z ładunkiem (3,5 t plus ciężar 2 kier.) | 7560 „ |
| obciążenie przedniej osi: | |
| bez ładunku | 1900 „ |
| z ładunkiem | 2050 „ |
| obciążenie tylnej osi: | |
| bez ładunku | 2100 „ |
| z ładunkiem | 5510 „ |
| kabina trzymiejscowa zamknięta | |
| szybkość maksymalna (ustalona przez ogranicznik) 65/godz. | |
| odcinek hamowania na asfalcie (przy szybkości 30 km/godz.) | 10 m |

Mechanizmy przeniesienia i układu bieżnego są rozmieszczone z uwzględnieniem łatwości dostępu podczas remontu i wygodnej obsługi podczas eksploatacji.

Na lewej podłużnicy jest umieszczona bateria akumulatorów (12 V, 100 Ah) i zbiornik paliwa o pojemności 150 l benzyny. Również z lewej strony, ale wewnątrz ramy, znajduje się zbiornik sprężonego powietrza zaopatrujący układ hamulców pneumatycznych. Z prawej strony podwozia jest zmontowany wieszak zapasowego koła. W tylnej części ramy znaj. belką stalową o dwuteowym profilu. Przednia część ramy jest wzmocnjona potężną sprężyną amortyzacyjną i hakiem holowniczym zaopatrzonym w zatrzask. Belka jest zaopatrzona w dwa mocne haki holownicze.

Złącza kabiny są bardzo ścisłe, przez co osiąga się dokładne uszczelnienie wnętrza, które odgrywa szczególnie dużą rolę w sezonie zimowym. Szyby drzwiczek są opuszczane. Rama przedniej szyby jest przystosowana do podnoszenia. Przednia szyba jest zaopatrzona w dwie wycieraczki o napędzie pneumatycznym.

Siedzenie i oparcie są nastawne, kierowca może je regulować według swego wzrostu i upodobania.

Rozmieszczenie przyrządów kierowania i ich konstrukcja w maksymalnym stopniu zmniejszają wysiłek kierowcy, co jest bardzo ważne dla ciężarowego samochodu o dużym tonażu.

Koło kierownicze posiada tylko trzy szprychy, co polepsza widoczność przyrządów, pedały przyspieszacza i hamulce są płaskie, wskutek czego nie występuje poślizg nogi, hamowanie nie wymaga dużego wysiłku.

Deska rozdzielcza jest zaopatrzona w następujące przyrządy kontrolne: szybkościomierz, licznik kilometrowy, termomierz wody chłodzącej, manometr ciśnienia oleju, amperomierz i wskaźnik poziomu paliwa w zbiorniku. Prócz tego na desce rozdzielczej znajdują się: guzik rozrusznika, przełącznik światła, guzik uruchamiający przepustkę powietrza, wyłącznik zapłonu, manometr powietrzny, układ hamulców i schowek dla drobnych narzędzi.

Rozmieszczenie przyrządów kierowania jest takie jak w większości samochodów współczesnych. Dźwignia skrzynki przekładniowej znajduje się w środkowej części kabiny, dźwignia ręcznego hamulca jest umocowana do lewej ścianki obudowy skrzynki przekładniowej; pedały przyspieszacza i hamulca są umieszczone na prawo od kolumny kierowniczej, pedał sprzęgła — na lewo.

Sprzęgło jest dwutarczowe typu suchego. Konstrukcja różni się nieznacznie od sprzęgła samochodu „Zis — 5".

Wszystkie części składowe sprzęgła są wmontowane do koła zamachowego którego wewnętrzna płaszczyzna pionowa jest płaszczyzną cierną. Tarcze dociskowe są wykonane z szarego żeliwa, tarcze sprzęgłowe — ze stal z obłożynami z prasowanego azbestu.

Sprzęgło samochodu „Zis — 150" różni się tym od sprzęgła samochodu „Zis — 5", że każda z jego tarcz sprzęgłowych posiada oddzielną piastę; dzięki takiemu rozwiązaniu, każda z tarcz łatwo znajduje podczas włączenia (wysprzęglania) położenie, w którym nie następuje stykanie się powierzchni ciernych.

Tego rodzaju konstrukcja znakomicie polepsza dokładność sprzęgania, ułatwia przekładanie biegów i przedłuża okres użytkowania kół zębatych skrzynki przekładniowej.

Dla zmniejszenia drgań skrętnych zastosowano łączenie tarcz sprzęgłowych z piastami za pomocą nitów zamiast śrub łączących.

Lepsze warunki regulowania sprzęgła osiągnięto przez zastosowanie wyższych nakrętek śrub ściągających dźwigienki wyciskowe; pogłębiono również wcięcia dla zawleczek. Dwudzielna obudowa umożliwia regulowanie sprzęgła od dołu, bez wyjmowania podłogi kabiny, jedynie po odjęciu dolnej połowy obudowy.

Sprzgło jest zaopatrzone w 12 sprężyn dociskowych.

Wyłączanie (wysprzęglanie) odbywa się za pomocą 6 dźwigienek wyciskowych, na które z kolei naciska mufa wyciskowa zaopatrzona w łożysko oporowe.

Zasadnicze części wymagające zamiany podczas eksploatacji (tarcze sprzęgłowe dźwigienki wyciskowe, sprężyny, łożyska i obudowa) są identyczne z częściami samochodu „Zis - 5".

Obsługa sprzęgła ogranicza się do okresowego sprawdzania luzu pedału (jeżeli wielkość luzu w pedale nie odpowiada przepisowej, regulacji dokonuje się za pomocą zmiany długości cięgła) oraz do comiesięcznego smarowania mufy wyciskowej z łożyska oporowym olejem silnikowym (awtoł 6 albo 10) za pomocą olejarki umieszczonej na obudowie.

W wypadku dźwigienek wyciskowych w celu uzyskania przepisowego luzu pedału (15 — 25 mm).

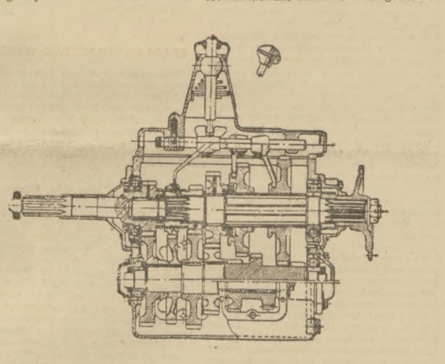
Skrzynka przekładniowa wielostopniowa o normalnej kostrukcji posiada 5 biegów naprzód i jeden wsteczny. Bieg piąty jest biegiem przyśpieszonym. Konstrukcyjnie krzynka przekładniowa niczym nie różni się od współczesnych modeli skrzynek wozów amerykańskich i europejskich.

Właściwości dynamiczne silnika, ciężar samochodu i stosunek przekładniowy są pomyślane w ten sposób, że zasadniczo używanymi w eksploatacji przekładniami są: piąta, czwarta i trzecia. Okoliczność powyższa zdecydowała o rozmieszczeniu kół zębatych w skrzynce przekładniowej i o schemacie położeń dźwigni przekładniowej.

Z tego samego powodu 2 pary kół zazębionych na stałe, a mianowicie 3 i 5 przekładni są zaopatrzone w ząb spiralny, co powiększa ich okres użytkowania, pozostałe koła zębate są zaopatrzone w zęby proste, wskutek czego ich produkcja jest tania i łatwa.

Spiralne koła zębate są łączone za pomocą muf zaopatrzonych w zęby o podciętych końcach (co jeden ząb) i przesuwanych wzdłuż wałka zdawczego.

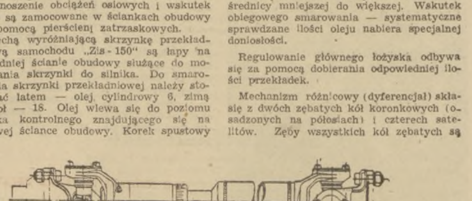
Wały skrzynki przekładniowej posiadają dużą średnicę, ponieważ są one obliczone na wielkie obciążenie i spoczywają w łożyskach kulkowych nie wymagających żadnej regulacji.



**Skrzynka przekładniowa w przekroju**

Łożyska kulkowe wałków sprzęgłowego, odbiorczego i zdawczego są obliczone na przenoszenie obciążeń osiowych i wskutek tego są zamocowane w ściankach obudowy za pomocą pierścieni zatrzaskowych.

Cechą wyróżniającą skrzynkę przekładniową samochodu „Zis - 150" są łapy na przedniej ścianie obudowy służące do mocowania skrzynki do silnika. Do smarowania skrzynki przekładniowej należy stosować latem — olej cylindrowy 6, zimą awtoł — 18. Olej wlewa się do poziomu korka kontrolnego znajdującego się na prawej ściance obudowy. Korek spustowy



**Wał pędny**

umieszczony w dolnej części tylnej ścianki obudowy gwint stożkowy.

Tylny koniec wałka zdawczego jest zaopatrzony w rowki prowadnicze, na których może być osadzony kołnierz o dowolnym kształcie.

W zasadzie kołnierz jest przystosowany do umocowania na nim tarczy hamulcowej i przedniego przegubu wałka pędnego.

Wał pędny typu otwartego, wykonany jako jedna całość, jest zaopatrzony w dwa uniwersalne przeguby pracujące na łożyskach szpilkowych oraz w łączenie poślizgowe (w przedniej części),

Główna rura o średnicy 90 mm jest cienkościenna (ze względu na zmniejszenie ciężaru), odpowiednio wykalibrowana i przede wszystkim wyważona, co ma specjalnie duże znaczenie wobec długości wału (2160 mm) i szybkości samochodu przekraczającej 60 mm km/godz.

Konstrukcja obu, tzn. przedniego i tylnego, uniwersalnych przegubów jest identyczna. Końce krzyżaków są szlifowane pod wymiar łożysk. Łożyska są zamykane przykrywkami zamocowanymi za pomocą śrub. Wyciekaniu smaru zapobiega się przez użycie wojłokowych uszczelniaczy na otwarte powierzchnie łożysk.

W celu uproszczenia montażu i demontażu zewnętrzne widełki przegubów, wykazane w kształcie kołnierzy, są zamocowane do kołnierzy skrzynki przekładniowej albo tylnego mostu za pomocą 4 śrub.

Główna przekładnia jest dwustopniowa (reduktor tylnego mostu) i składa się z dwóch par kół zębatych pierwszej-stożkowej o zębach spiralnych (11 : 25) i drugiej cylindrycznej również o zębach spiralnych (14 : 47). Sumaryczna cyfra przekładniowa całego zespołu wynosi — 7,36.1.

Zasadniczymi cechami dodatnimi reduktora — jest jego wytrzymałość i solidność wykonania. Największy nacisk położono na dostateczne usztywnienie mechanizmu jako całości.

Obudowa reduktora jest wykonana z kutego żeliwa i wzmocniona żebrami biegnącymi wzdłuż całej powierzchni.

Atakujące koło zębate jest zamocowane w specjalnej obudowie wykonanej z żeliwa i przymocowanej do całości obudowy za pomocą śrub, wycementowanie obudowy koła atakującego jest automatyczne i następuje wskutek naciągu na łożysko.

W reduktorze zastosowano wyłącznie łożyska stożkowo - rolkowe umożliwiające pracę pod dużym obciążeniem.

Ponieważ w łożyskach montowanych z dużym naciągiem wytwarza się podczas pracy wysoka temperatura — w reduktorze zastosowano smarowanie obiegowe. Zasysanie osiągnięto przez właściwość łożysk stożkowych tłoczenia oleju w kierunku od średnicy mniejszej do większej. Wskutek obiegowego smarowania — systematyczne sprawdzane ilości oleju nabiera specjalnej doniosłości.

Regulowanie głównego łożyska odbywa się za pomocą dobierania odpowiedniej ilości przekładek.

Mechanizm różnicowy (dyferencjał) składa się z dwóch zębatych kół koronkowych (osadzonych na półosiach) i czterech satelitów. Zęby wszystkich kół zębatych są proste, stożkowe. Koła zębate mechanizmu różnicowego nie wymagają żadnej regulacji.

Most tylny jest typu „Banjo", piasty kół są osadzone na łożyskach rolkowych.

Półosie typu odciążonego do piast zamocowuje się za pomocą kołnierza i śrub.

Do piast zamocowane są również koła i bębny hamulcowe za pomocą kołków srubowych po 10 na każde koło.

Bębny zaopatrzone są w hamulce pneumatyczne o konstrukcji dwuszczękowej.

**Kpt. Z. Wilamowski.**

## Sensacyjne zwycięstwa i porażki

# W GRAND-PRIX POLSKI



To naprawdę mleko! Bębenek (Związkowiec Kraków) posila się przed startem

Poznań cieszy się opinią miasta mającego najbardziej wyrobioną publiczność. To też decyzja PZM-u przyznająca organizowanie tegorocznych wyścigów Grand Prix poznańskiej „Gwardii" była zupełnie słuszna. Ryzykiem może był jedynie „młody wiek" SM „Gwardii" i brak doświadczenia w urządzaniu tego rodzaju imprez. Dla tego tym bardziej na podkreślenie zasługuje fakt całkowitego sprostowania zadaniu: przygotowanie, przebieg imprezy w „Belwederze" wypadło organizacyjnie na „piątkę".

Przedbiegiem maszyn w kat. 250 ccm rozpoczęte zostały wyścigi o Wielką Nagrodę Polski. Rozdział maszyn nie przewidziany w regulaminie zadowolił obie strony. Zawodnicy na maszynach słabszych sportowych ubiegali się o nagrodę w swojej klasie, natomiast szybkim wyczynowym motorom nie przeszkadzały na trasie jadące wolniej „sportówki". Pozatym bieg ten przewidywał tylko 5 okrążeń, a więc prawie 40 km tj. zupełnie wystarczającą odległość. Z 9 zawodników, którzy ruszyli ze startu objął prowadzenie W. Milewski (Unia Poznań) na maszynie NSU. Jednak już po trzech okrążeniach począł dochodzić go L. Wyporek (PKM Ogniwo Warszawa). Milewski zwiększa szybkość, ale i Wyporek jedzie co raz lepiej. Zdaje się nawet, że na ostatnim okrążeniu minie Milewskiego, ma nawet w tym okrążeniu lepszy czas. Ciekawej walce, która mogłaby się teraz rozpocząć kładzie kres — meta. Pierwszy Kończy Milewski przed Wyporkiem. Przeciętna szybkość Milewskiego wynosiła 89,7 km/godz. Wyporka — 89,5 km. godz: Najszybsze okrążenie w tej kat. zrobił Wyporek — 5;07,4. Milewski był o 0,1 sek. wolniejszy.

Śmieszne wydają się być wszelkie horoskopy, gdy na starcie w kat. maszyn 500 ccm zobaczyliśmy 8 nowoczesnych wyczynowych maszyn, dających jednakowe szanse zawodnikom. Na Nortonach startowali: (dwaj Czesi) Antonin Vitvar, najlepszy po Juhanie zawodnik Czechosłowacki, Vaclav Bubenicek, zdobywca zeszłorocznego Grand Prix Polski, dalej Jerzy Dąbrowski, zeszłoroczny mistrz Polski w kat. wyścigowej, „Dyzio" Markowski, którego zacięcie i odwaga może spowodować zajęcie 1-go miejsca lub... rozbicie maszyny, dalej Mieczysław Koprowski z Krakowa, gdzie pokonał po wspaniałej walce Mielocha, a przewyższył brawurą Markowskiego, następnie Henryk Falkowski, senior wyścigowych imprez ustępujący już niestety znacznie młodzikom, a wreszcie Jerzy Mieloch, którego maszyna okazała się „skrzyżowaniem" (silnik Nortona 500 zmontowanym w najnowocześniejszą ramę motocyklową AJS — 7R 350). Do tej znakomitej stawki zawodników dołączyć jeszcze należy Andrzeja Żymirskiego na Triumphie Grand Prix, który po nieudanym starcie w Krakowie postanowił za wszelką cenę zrehabilitować swoją opinię czołowego motocyklisty Polski. Pozostali zawodnicy w tej klasie na maszynach BMW, Zündapp itp. mogliby z powodzeniem... nie startować. Wiadomo bowiem było, że nie odegrają większej roli, a ich ciężkie motory były tylko przeszkodą dla czołówki (zwłaszcza na starcie). Spodziewano się więc zaciętej i ciekawej walki. I taką może i byłaby ona, gdyby... nie seria uszkodzeń, która zmusiła prawie całą czołówkę do wycofania się z wyścigu. Dlatego można powiedzieć, że Grand Prix w swej pierwszej połowie był ciekawy. Z walki którą zawodnicy zdążyli nawiązać w pierwszych okrążeniach w drugiej połowie (ostatnie 8 okrążeń) nie zostało ani śladu. Duży upał tego dnia, kurz na trasie zmniejszający widoczność również przyczyniły się do tego. Ostatecznie pierwszy po 20 okrążeniach znalazł się na mecie J. Mieloch, którego maszyna szła doskonale, a on sam znał trasę na pamięć. Drugi był J. Dąbrowski, mając zapewnione drugie miejsce po wycofanu się swych konkurentów. Trzeci V. Bubenicek, który pomimo dwukrotnej straty czasu (pozostał ok. półtora okrążenia w tyle) nadrabiał go tak szybko, że ...gdyby miał wyścig o 5 okrążeń więcej zabrał by ponownie ze sobą Wielką Nagrodę.



Zdenek Kost (SZ Praga) oryginalnym kształtem swego Nortona wzbudzał ogólne zainteresowanie.

### KLASA 350-TEK NIE TAK WYRÓWNANA

Maszyny w kat. 350 ccm wystartowały w minutę po 500-tkach. I tu nowoczesne maszyny Norton i AJS pozwalały oczekiwać jazdy wysokiej klasy. Jednak nie wszyscy niestety ze startujących udowodnili opanowanie maszyn wyścigowych. Szkoda nam nowej AJS 7R, która już w pierwszych okrążeniach, po bardzo nie ciekawej jeździe „musiała" wycofać się. Nie zbyt dobrze wykorzystane były możliwości pozostałych Nortonów, które nie zajęły miejsca w przewidzianym regulaminowo czasie. W tej klasie dobrze pojechali: Czechosłowak, Zdenek Kost na Nortonie z 1937 roku szykowanym przez siebie i przystosowanym do obecnych wymagań. Następnie z Polaków dobrzy byli: Stanisław Brun, Jerzy Jankowski na Nortonie z silnikiem wyścigowego NSU 350 z dorabianym przez siebie cylindrem oraz Krakowiak, Bębenek na nowosprowadzonym Nortonie. Między tymi czterema zawodnikami rozegrała się walka o Wielką Nagrodę. Wycofał się z niej jedynie Jankowski, któremu nie wypróbowana jeszcze całkowicie maszyna zaczęła kaprysić. Po dodatkowym ustawieniu w czasie wyścigu gaźników, i mozolnym, ale skutecznym dochodzeniu uciekającej czołówki Jankowski poprostu zerwał łańcuch. Z pozostałych najładniej pojechał Brun, który ani razu nie oddał prowadzenia i oddalał się co raz bardziej od swych rywali. Kost na Nortonie nie okazał się dla Bruna groźnym przeciwnikiem. Natomiast Bębenka i Jankowskiego zmusił do walki przez kilka okrążeń. O Bębenku należy powiedzieć, że zasłużył całkowicie na nowego Nortona jak na pierwszy raz na nowej maszynie pojechał bardzo dobrze i mamy nadzieję, że wkrótce stanie się groźny nawet dla Bruna.

### JAK JECHALI W GRAND PRIX?

**Antoni Vitvar** — już po pierwszym okrążeniu, aż do fatalnego dla siebie okrążenia dwunastego, prowadził wyścig zyskując stale przewagę nad wszystkimi zawodnikami. Jego maszyna wyciągała na prostej powyżej 180 km/godz. Uzyskał on najlepsze okrążenie dnia wynoszące 3 min. 49,6 sek., co daje przeciętną szybkość = 125,3 km/godz. Vitvar miał już Grand Prix zapewnione, gdyby nie tumany kurzu na końcu najdłuższej prostej, gdzie za późno przymknął gaz, nie zdążył wyhamować maszyny na skutek czego zawadził kierownikiem o drzewo. Wypadek ten mógł skończyć się znacznie gorzej. Po opatrunku w szpitalu, wziął Vitvar udział w rozdaniu nagród.

**Andrzej Żymirski** — na swym Triumphie nie mógł niestety dorównać Vitvarowi. Na każdym okrążeniu był od niego wolniejszy o 2 — 3 sek. Jednak między Żymirskim a resztą zawodników odległość rosła jeszcze szybciej. Miał on zapewnione drugie miejsce, gdyby nie... igła: Złapał ją w tylną oponę przy szybkości 150 km/godz. Tylko dzięki swemu doskonałemu opanowaniu maszyny potrafił, pomimo natychmiastowego rozerwania się dętki, nie utracić równowagi. W ten sposób zakończył wyścig. Jego najszybsze okrążenie wynosiło 3.54,3 co daje przeciętną 122,7 km/godz. Takiej szybkości nie rozwinął żaden z Polaków ani nawet Czech, Bubenicek.

**Włodzimierz Markowski** — wystartował na Nortonie. Nie miał jednak stuprocentowej pewności do niego, gdyż tak na treningu w rodzinnym Grodzisku, jak i na trasie w Poznaniu nie uzyskał maksymalnej wydajności silnika. W dniu poprzedzającym wyścig uszkodził ponadto sprzęgło i jego mechanicy dobrze napracowali się przez całą noc. Norton okazał się jednak nadal pechowy. Po starcie do wyścigu w czwartym okrążeniu urywa się mu zupełnie komora pływakowa. Markowski utrzymywał się na Nortonie pewnie na piątym miejscu przed Mielochem. Po uszkodzeniu Nortona, Markowski wsiada na Triumpha i jadąc już poza konkursem kończy wyścig, zyskując sobie swą sportową postawą ogólne uznanie.

**Mieczysław Koprowski** — również pechowo zakończył swoje pierwsze w życiu Grand Prix. Okazało się, że Koprowski startując w Krakowie i wygrywając tam z Mielochem i Markowskim, wygrał zupełnie zasłużenie. W wyścigu o Wielką Nagrodę pojechał bardzo pewnie. Widać było, że pewnie podchodził do zakrętu, miał przemyślaną jazdę, a na prostej szedł bardzo ostro. Koprowski po pierwszym okrążeniu spadł z trzeciej pozycji na czwartą minięty przez Bubenicka. Na tej pozycji utrzymał się do 10 okrążenia, w którym następuje mały defekt silnika. Po naprawieniu go Koprowski rusza dalej, ale nie na długo, gdyż już po chwili musi się wycofać całkowicie z powodu „gwoździa".



Antonin Vitvar (SZ Nova Paka) na Nortonie przygotowanym przez Baerla w Londynie został nazwany moralnym zwycięzcą Grand Prix i otrzymał nagrodę za najszybsze okrążenie.



Miłą niespodziankę sprawił nam J. Jankowski (Polonia Bytom) swym Nortonem z silnikiem NSU, na którym jeszcze z pewnością osiągniemy lepszy wynik niż w Poznaniu.

**Vaclav Bubenicek** — zeszłoroczny triumfator Grand Prix, nie był już tak groźnym przeciwnikiem, jak to było przed rokiem. Górował nad nim wyraźnie Żymirski, a trzecią pzycję, na której jechał przez kilka pierwszych okrążeń musiał sobie dobrze wypracować. Uszkodzenie dźwigienki biegów uniemożliwiło mu odegranie większej roli w wyścigu. Dzięki intensywnemu pościgowi jaki rozpoczął po naprawieniu uszkodzenia zdołał się Bubenicek zmieścić w 10% tolerancji czasu, zajmując trzecie miejsce. Gdyby tak jeszcze z 5-6 okrążeń kto wie, czy nie zagroziłby poważnie prowadzącemu wyścig Mielochowi. Najlepsze okrążenie Bubenicka wynosiło 3.56,4.

**Mieloch Jerzy** — do ostatniej chwili trzymał w tajemnicy fakt — na jakiej maszynie będzie startować. Zgłoszony był bowiem i na Nortonie 500 i na AJS 350. Okazało się jednak, że na żadną z nich nie mógł się zdecydować. Wybrał coś pośredniego. Silnik Nortona wmontował w ramę AJS. Czy rozwiązanie to dało mu większe szanse? Nie sądzimy, gdyż przy tej serii uszkodzeń i wypadków jaka miała miejsce w Grand Prix i tak pierwsze miejsce miał w kieszeni. Mieloch po pierwszym okrążeniu mija Dąbrowskiego. Następnie mając doskonale opanowaną trasę nawiązuje efektowną walkę z Bubenickiem i Koprowskim. Innych jadących przed nim zawodników, minął dopiero po wycofaniu się ich z powodu uszkodzeń, ewentualnie upadku. Najlepsze okrążenie Mielocha wynosiło 3.56,1.

**Dąbrowski Jerzy** — mimo, że zajął drugie miejsce, nie zaimponował nam swą jazdą. Nie widzieliśmy na zakrętach odwagi, jaka kiedyś cechowała mistrza Polski. Trzeba przyznać że Norton Dąbrowskiego szedł dobrze i zdaje się że Dąbrowski przełamał jednak złą passę ostatnich kilku wyścigów. Najlepsze okrążenie Dąbrowskiego wynosiło 3.58,9.

Stefan L. Strzałkowski



Trójka najpoważniejszych konkurentów V. Bubenicek, A. Żymirski i A. Vitvar w przyjacielskiej pogawędce.

„Za kierownicą". Wydawnictwo MON „Prasa Wojskowa". Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew kpt. Adres Redakcji, Warszawa, ul. Filtrowa 2/4, pok. 418. Tel. 89680, wewn. 2974. Administracja, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55. Druk. Z. G. P. W. Nr. zam. 1294. B. 84711.